Die Deutſche Reichsbahn-Geſellſchaft unter beſonderer Berückſichtigung ihrer öffentlich-rechtlichen Befugniſſe.

DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde
der rechts- und staatswiſſenſchaftlichen Fakultät
der Univerſität Breslau

vorgelegt von

Fritz v. Zabiensky

1929

DRUCK VON TH. SCHATZKY AG., BRESLAU 6

Gedruckt mit Genehmigung
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

Berichterstatter: Geh. Rat Prof. Dr. Helfritz

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meiner Frau

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548224_0208

INHALTS-VERZEICHNIS

		Seite
A.	Gründungsvorgänge	9
B.	Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft keine „privatisierte Reichsbahn", sondern eine nach Form und Inhalt öffentlich-rechtliche Anstalt	13
C.	Organe der Gesellschaft	16
D.	Vermögensrechtliche Verhältnisse der Gesellschaft	22
E.	Reichsbahngesellschaft und Reparationspflichten	29
F.	Reichshoheitsrechte gegenüber der Gesellschaft	34
G.	Die öffentlich-rechtliche Sonderstellung der Gesellschaft	38

LITERATUR-ANGABE

Friedensvertrag von Versailles.
Die Berichte der von der Reparationskommission eingesetzten beiden Sachverständigenkomitees vom 9. April 1924.
Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924.
Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924.
Gesetz über die Personalverhältnisse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924.
Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. Oktober 1924.
Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 10./12. Dezember 1924.
Begründung zum Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 und zu der dem Gesetz anliegenden Gesellschaftssatzung.
Drucksachen des Reichstags.
Reichsgesetzblatt. Reichsministerialblatt. Reichsverkehrsblatt.
Bankarchiv.
Deutsche Juristenzeitung.
Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, begründet von Eger.
Entscheidungen des Reichsgerichts.
Entscheidungen des Reichsfinanzhofs.
Entscheidungen einzelner Oberlandesgerichte.
Gutachten der Sozialisierungskommission über die Organisation der Reichseisenbahnen, Berlin 1921.
Juristische Rundschau.
Juristische Wochenschrift.
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin.
„Die Reichsbahn". Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verkehrsrechtliche Rundschau.
Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Aron, Das Rechtsverhältnis der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zum Reich und zur Reichsregierung in Eger 1925, Bd. 41, Heft 3.
Brauweiler, Der Reichsbahnkonflikt. Berlin 1926.
„Die deutsche Eisenbahnfrage." Gutachten erstattet für den Reichsverband der deutschen Industrie. Berlin 1922.
Fritsch, Handbuch der Eisenbahngesetzgebung. Berlin 1912.
Groener, Die Eisenbahn als Faktor der Politik. Berlin 1921.
Groeschner, Zur rechtlichen Stellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Deutsche Jur. Ztg., 31. Jahrg., 1926, Heft 6, S. 439 ff.
Homberger, Die Gesetzgebung über die Deutsche Reichsbahn in Jur. Wochenschrift 1924, Nr. 19.

Janz, Zur Frage der Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Reichsbeamten in Zeitschr. f. Rechtspflege in Bayern, 22. Jahrg. 1926, Heft 14, S. 217 ff.
v. Kienitz, Die Gemeinwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Sonderabdruck der Preuß. Jahrbücher, Bd. CCIX, Heft 3.
Kratz, Hat sich durch die Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn an dem Charakter ihrer Urkunden etwas geändert? in Ztg. d. Vereins dtsch. Eisenbahnverwaltungen, 65. Jahrg., Nr. 32, S. 906.
Roßmann, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine Anstalt des öffentlichen Rechts in Ztg. d. Vereins dtsch. Eisenbahnverwaltungen, 66. Jahrgang, 1926, Nr. 13, S. 336 ff.
Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 2. Aufl., Berlin 1927.
Sarter-Kittel, Was jeder von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wissen muß. 2. Aufl., Berlin 1926.
Stieler, Autonomiebestrebungen bei Staatseisenbahnen, Stuttgart 1927.
Stieler, Der Dawes-Plan und die Reichseisenbahn in Finanz- und Volkswirtschaftl. Zeitfragen, Stuttgart 1926, Heft 89.
Stieler, Die deutschen Eisenbahnen unter der alten und der neuen Reichsverfassung, in Tübinger Abhandl. zum öffentl. Recht, Stuttgart 1926.
Willkomm, Die rechtliche Ausgestaltung des Deutschen Eisenbahnwesens von 1871—1925, Berlin 1926.

A. Gründungsvorgänge.

„Unter Vorbehalt der von dem Wiedergutmachungsausschuß etwa bewilligten Ausnahmen haften der gesamte Besitz und alle Einnahmequellen des Deutschen Reichs und der deutschen Staaten an erster Stelle für die Bezahlung der Kosten der Wiedergutmachung . . .“ heißt es in Artikel 248 des Friedensvertrages von Versailles, und in den Bemerkungen zur Anlage 3 zum Bericht des ersten Sachverständigenkomitees finden wir den Satz: „Von dem Besitz und den Einnahmequellen des Deutschen Reichs und der deutschen Staaten, auf die Artikel 248 des Versailler Vertrages Anwendung findet, ist das deutsche Eisenbahnsystem unleugbar am wichtigsten; es kann auch am leichtesten für Reparationszwecke nutzbar gemacht werden.“ Damit ist die deutsche Reichsbahn für die Reparationsschuld des Deutschen Reichs unmittelbar verhaftet und der Hauptlastenträger der Reparationen geworden.

So selbstverständlich es war, daß die Siegerstaaten in erster Linie die Hand auf die Eisenbahnen, den wertvollsten Besitz des Deutschen Reichs legten, so klar war es, daß dieses selbst es als seine wichtigste Aufgabe ansehen mußte, dahin zu wirken, daß die Pfandinanspruchnahme die durch die Eisenbahnen zu vertretenden volkswirtschaftlichen Interessen des Reichs nicht schädigte.

In erster Linie durch wirtschaftliche Notwendigkeiten gezwungen, alsdann im Gefolge ihrer unitaristischen und zentralisierenden Bestrebungen hatte die Weimarer Verfassung[1]) es als Aufgabe des Reichs hingestellt, „die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten“. Im Artikel 171 der Reichsverfassung wurde alsdann noch als spätester Termin der Ueberführung der Eisenbahnen auf das Reich der 1. April 1921 festgesetzt. Die näheren Einzelheiten wurden in einem Staatsvertrag mit den beteiligten Ländern vereinigt. Der am 1. April 1920 zustande gekommene Staatsvertrag zwischen Reichsregierung und den acht in Frage kommenden Eisenbahnländern erhielt Gesetzeskraft durch das ihn bestätigende, von der Deutschen Nationalversammlung erlassene Gesetz vom 30. April des gleichen Jahres. Trotz dieses Gesetzes kam es vorderhand noch nicht zur

[1]) Die Verfassung des Deutschen Reichs, Art. 89 ff.

Durchführung der im Artikel 92 der Reichsverfassung getroffenen Festlegung, die Reichseisenbahnen „als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln hat". Die Eingliederung ihres Haushalts in den allgemeinen Haushaltsplan des Reichs blieb erhalten. Die Reichseisenbahnen waren ein Teil der Reichsverwaltung. Der zuständige Reichsminister behielt die Leitung und führte die Reichsaufsicht. Die Reichseisenbahnen unterlagen dem Einfluß der politischen Parteien.

Die Abhängigkeit von diesen, ferner die von der Reichsregierung verfügte Uebernahme von entlassenen Soldaten in den Beamtenstand der Reichseisenbahnen und die dadurch bedingten ungeheuren Personalkosten führten im Verein mit dem wirtschaftlichen Zusammenbruch des Reichs nach und nach zu immer unhaltbareren Zuständen und trieben in finanzieller Hinsicht zu einer Katastrophe. Strömungen aus wirtschaftlichen und politischen Kreisen forderten daher für die Reichsbahn Unabhängigkeit von der Verwaltung und Finanzführung des Reichs und Ueberführung in ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geleitetes Unternehmen. Der Ablehnung der Forderung der Uebergabe der Reichseisenbahnen an die Privatwirtschaft seitens des Reichsverbandes der deutschen Industrie[2]) folgten 1922 verschiedene von der Reichsregierung aufgestellte Entwürfe eines Eisenbahnfinanzgesetzes, die zwar in Gestalt der Reichsbahnen ein selbständiges Sondervermögen des Reichs schaffen, auf Leitung und Aufsicht seitens des Reichs aber nicht verzichten wollten. Sie verschwanden endgültig in den Archiven, als Frankreich und Belgien am 10. Januar 1923 das Ruhrgebiet besetzten und so den Versuch machten, sich auf eigene Faust in Gestalt des besetzten Gebiets ein Spezialpfand zu verschaffen.

Der von der deutschen Reichsregierung in ihrem Memorandum vom 7. Juni 1923 gemachte Vorschlag, „die Reichsbahn mit allen Anlagen und Einrichtungen vom Reich loszulösen und in ein Sondervermögen umzuwandeln, das in Einnahmen und Ausgaben von der allgemeinen Finanzverwaltung unabhängig ist und unter eigener Verwaltung steht," wurde keiner Antwort seitens der Siegerstaaten gewürdigt. Die Zusicherung, nach einer Karenzfrist von drei Jahren ab 1. Januar 1927 aus dieser neuen Schöpfung jährlich 500 Millionen Goldmark an die Reparationskasse abführen zu wollen, erschien den Alliierten undiskutabel[3]).

Während es nun deutscherseits am 15. November 1923 zur Herausnahme der Eisenbahnen aus dem allgemeinen Haushalt des Reichs, somit zur tatsächlichen Selbständigkeit der Reichs-

[2]) Vergl. „Die Deutsche Eisenbahnfrage", Gutachten erstattet für den Reichsverband der deutschen Industrie, sowie Gutachten der Sozialisierungs-Kommission über die Organisation der Reichseisenbahnen.

[3]) Archiv der Friedensverträge 1926, II, S. 314.

bahnen kommt — herbeigeführt durch die Tatsache, daß infolge des Fortschreitens der Inflation der Reichsfinanzminister sich bei Einführung der Rentenmark gezwungen sah, der Reichsbahn jede Unterstützung aus Reichsmitteln zu versagen und ihre Finanzen von denen des Reichs zu trennen — treten die Verhandlungen über die Reparationsfrage selbst, nachdem noch am 12. Februar 1924 die Notverordnung über die Schaffung eines „Unternehmens Deutsche Reichsbahn" erfolgt war, durch den am 9. April 1924 fertiggestellten Bericht der am 30. November 1923 von der Reparationskommission eingesetzten Sachverständigen in ein neues Stadium.

Der Dawes-Plan[4]), der sich auf das Sondergutachten der beiden Eisenbahnfachmänner, des Engländers Acworth und des Franzosen Leverve stützt, geht in seinen Forderungen in zweifelsfrei erfolgter Ueberschätzung der Belastungsmöglichkeit der deutschen Wirtschaft weit über die von der deutschen Reichsregierung im Memorandum vom 7. Juni 1923 gemachten Vorschläge hinaus. Alljährlich sollen 660 Millionen aus den Betriebsüberschüssen der Reichsbahn und weitere 290 Millionen aus der zwar nicht diese, aber die Wirtschaft unmittelbar belastenden Beförderungssteuer für Reparationszwecke entnommen werden. Das Unternehmen selbst soll in eine Privatgesellschaft, die von einem mit internationalem Einschlag durchsetzten Verwaltungsrat geleitet wird, umgewandelt werden und zum Schutze der Schuldverschreibungsgläubiger ausländischer Kontrolle unterworfen sein. Da die Reichsregierung den Dawes-Bericht trotz der hohen Forderung als Grundlage für weitere Verhandlungen ansah, wurde alsdann dem Bericht entsprechend die Durchführung dieses im einzelnen einem besonderen Organisationskomitee übertragen, in das außer den beiden vorerwähnten ausländischen Sachverständigen der Staatssekretär im Reichsverkehrs-Ministerium Vogt und der Staatssekretär a. D. Bergmann — dieser als Finanzsachverständiger — berufen wurden, deren Mitarbeit es in Sonderheit zu verdanken ist, wenn deutscherseits eine Reihe von Erleichterungen erzielt wurde.

Der Sachverständigenbericht[5]) erklärt die im November 1923 vorgenommene und durch die Notverordnung vom 12. Februar 1924 gesetzlich festgelegte Herausnahme der Reichsbahnen aus dem Haushalt des Reichs und die ihnen verliehene Unabhängigkeit für nicht weitgehend genug, „wenn sie auch ein Schritt auf dem rechten Wege sei"; die ausländischen Eisenbahnexperten wollen „weitergehen und, während dem Deutschen Reich das Eigentumsrecht an der Reichsbahn verbleibt, die Verwaltung für eine Reihe von Jahren einem kaufmännischen Unternehmen übertragen". Die Anlage 4 zum Bericht des Sachverständigenkomitees bringt genaue

[4]) Die Eisenbahnfragen werden im Sachverständigen-Gutachten vom 9. April 1924 in Teil IX B und dessen Anlagen 3 und 4 behandelt.

[5]) Siehe diesen S. 109.

Angaben, wie Aufbau, Rechte und Pflichten, Organisation und Kontrolle der Gesellschaft gedacht sind. Die Sachverständigen hatten die Gründung einer auf privaten Grundsätzen beruhenden, nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufgebauten Gesellschaft im Auge, aber nicht nur aus formalen Gründen, wie v. Kienitz ausführt[6]), sondern weil bei ihnen stets die Befürchtung bestand, daß bei anderweitiger Regelung der wirtschaftspolitische Einfluß der deutschen Regierung sich zu sehr bemerkbar machen würde. Demgegenüber war Richtlinie für die beiden deutschen Mitglieder des „Errichtungsausschusses" das, was in der Begründung zum Reichsbahngesetz in folgende Worte gefaßt worden ist[7]): „Die deutsche Regierung hat von jeher den Standpunkt eingenommen und hält ihn auch heute grundsätzlich fest, daß die Bildung einer besonderen Körperschaft des öffentlichen Rechts unter Anwendung privatwirtschaftlicher Formen, d. h. der Ausbau der bestehenden Organisation des Unternehmens Deutsche Reichsbahn in der von Anfang an vorgesehenen Art und Weise zur Erreichung des Zieles ausgereicht haben würde. Wenn nunmehr der weitere Schritt zur Bildung einer Gesellschaft getan wird, so hat die Reichsregierung dieser Maßnahme, abgesehen von der Unmöglichkeit, die Reparationsfrage in anderer Weise zu lösen, auch deshalb zustimmen können, weil die öffentlichen Belange des Reichs sowohl in den Aufsichtsbefugnissen der Reichsregierung wie in wesentlichen organisatorischen Bestimmungen des Gesetzes und der Gesellschaftssatzung berücksichtigt worden sind."

Die von deutscher Seite aufgestellten Entwürfe für ein Reichsbahngesetz wie für eine Satzung für die neue Gesellschaft wurden von dem Organisationskomitee eingehend in langen Verhandlungen mit der Reparationskommission zu Paris, Berlin und London beraten. Der endgültig festgelegte Text der Gesetze fand schließlich die Zustimmung der Reparationskommission und wurde alsdann, nachdem sich die Reichsregierung am 9. August 1924 im sogenannten Londoner Abkommen[8]) zur Durchführung der Bestimmungen des Dawes-Planes über die Eisenbahnen verpflichtet hatte, am 30. des gleichen Monats vom Deutschen Reichstag mit der verfassungsmäßig vorgeschriebenen qualifizierten Mehrheit — da es sich um ein verfassungsänderndes[9]) Gesetz handelte —

---

[6]) Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen (Eger) XLI. Band, Heft 3, S. 93.

[7]) Reichstagsdrucksachen 1924, Nr. 452, S. 14.

[8]) Reichstagsdrucksachen 1924, Nr. 263.

[9]) Es handelt sich um Abänderung folgender Bestimmungen der R. V.:

a) Art. 89 I, der von der Aufgabe des Reiches spricht, „die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen . . . . . als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten".

b) Art. 92, der die Eisenbahnen in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs eingliedert.

c) Art. 129, der die wohlerworbenen Rechte der Beamten als unverletzlich bezeichnet.

übernommen. Das harmonische Zusammenarbeiten der vier Mitglieder des Komitees hatte die Zuziehung des im Dawes-Gutachten vorgesehenen fünften neutralen Sachverständigen erübrigt.

Wie schon zuvor gesagt, bildet das Reichsbahngesetz im Zusammenhang mit den übrigen auf Grund des Dawes-Planes verabschiedeten Gesetzen eine unerhörte finanzielle Belastung der deutschen Wirtschaft und legt der Bewegungsfreiheit auf verkehrspolitischem Gebiet im Gegensatz zu den volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten große Beschränkung auf. Nur dem Zwang der außenpolitischen Lage nachgebend, empfahl die deutsche Regierung dem Reichstag das Gesetz zur Annahme, da die Ablehnung des Gutachtens das Chaos für Deutschland bedeutet hätte. Auch führte das Londoner Abkommen neben anderen Vorteilen zur Aufhebung der Ruhrbesetzung, die speziell wieder für die Eisenbahn die Beseitigung der verloren gegangenen Verkehrseinheit im Gefolge hatte, ein Vorteil von größter wirtschaftlicher und ideeller Bedeutung.

B. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft „keine privatisierte Reichsbahn", sondern eine nach Form und Inhalt öffentlich-rechtliche Anstalt.

Während einerseits im wesentlichen finanzpolitische Gesichtspunkte die Veranlassung zu einer möglichst weitgehenden Abtrennung der Reichsbahnen von der allgemeinen Finanzverwaltung des Reiches gegeben haben, ist andererseits, herbeigeführt durch die außenpolitische Lage Deutschlands, das volkswirtschaftspolitische Moment, das in dem Einstellen der Reichsbahnen in den Reparationsplan zum Ausdruck kommt, von ausschlaggebender Bedeutung für die Form geworden, in die die neue Gesellschaft gekleidet wurde. Diese Form ist viel umstritten worden, wofür die umfangreiche Literatur[10]), die sich mit ihr beschäftigt, Zeugnis gibt. Hervorgerufen wurden die Unklarheiten, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, deren Gründung kein freiwilliger Akt des Reiches war, als rechtliches Gebilde an sich trägt, durch das Betonen und Festhalten an der öffentlich-rechtlichen Natur auf

[10]) v. Kienitz, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, in Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheid., Bd. 41, S. 88 ff., 1924/25.
Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 2. Aufl. 1927.
Aron, Das Rechtsverhältnis der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zum Reich und zur Reichsregierung.
Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen 1925, Heft 3, S. 195.
Blüher, Die Reichsbahn in heutiger Gestalt, Ztg. des Vereins Dtsch. Eisenbahnverwaltg., Berlin 1926, Nr. 4.
Entscheidungen des Reichsfinanzhofs usw.

der einen Seite gegenüber der Schaffung eines selbständigen privatrechtlichen Unternehmens auf der anderen Seite. Dem Erfordernis der Gemeinnützigkeit, das die Reichsverfassung vorzeichnet, steht gegenüber das Erfordernis der Rentabilität, dem die Ueberführung in ein Gesellschaftsunternehmen gerecht werden soll.

Die Tatsache, daß auch die Rechtsprechung anfangs in dieser Frage keine einheitliche Haltung gezeigt hat, hat viel dazu beigetragen, daß die Frage selbst, ob mit dem Reichsbahngesetz beabsichtigt war, die Reichseisenbahnen in eine Privatgesellschaft zu verwandeln, lange ungeklärt blieb. Heute kann nun aber diese Frage, insbesondere nachdem das Reichsgericht in seiner Entscheidung vom 19. März 1926[11]) hierzu eingehend Stellung genommen hat, nicht mehr als bestritten angesehen werden.

Das Reichsgericht sieht die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft an als „eine zur Besorgung der Angelegenheiten des Reichs errichtete, mit eigener Rechtspersönlichkeit und mit dem Recht der Selbstverwaltung ausgestattete, aber in die Verfassung des Reichs eingegliederte und seiner Aufsicht unterstehende öffentlich-rechtliche Anstalt in der Form einer Handelsgesellschaft". Die Begründung, die das Reichsgericht dieser Auffassung gibt, muß als glücklich bezeichnet werden. Während vorher die Literatur zwar im Ergebnis mit der Anschauung des Reichsgerichts nicht differierte, muß jedoch die Begründung, die hierfür vielfach zu finden war, als nicht geeignet angesehen werden, um sich ihr anschließen zu können. Man fand fast stets, daß die Auffassung von der öffentlich-rechtlichen Natur der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft damit belegt wurde, daß im einzelnen die gesellschaftsrechtlichen Unterschiede zwischen ihr und einer anderen Gesellschaft des Handelsrechts — sei es eine Aktiengesellschaft, sei es irgend eine andere Gesellschaft des bürgerlichen Rechts — in Bezug auf die einzelnen rechtlichen Grundlagen einer Gesellschaft verglichen und abgewogen und dann aus den jeweils sich ergebenden feinen Einzelabweichungen zwischen handelsrechtlicher Gesellschaft oder Gesellschaft des bürgerlichen Rechts und der Reichsbahngesellschaft der Schluß gezogen wurde, aus dieser oder jener Abweichung im Aufbau ergäbe sich, daß es sich bei der Reichsbahngesellschaft zwar um eine Gesellschaft, aber um eine solche mit öffentlich-rechtlichem Charakter handeln müsse. Sarter-Kittel[12]) gehen sogar noch weiter und lehnen es überhaupt ab, in der Reichsbahngesellschaft eine „wirkliche Gesellschaft", d. h. eine Vereinigung mehrerer zu einem bestimmten Zweck — hier also zum Reichsbahnbetrieb — zu sehen, solange das Reich a l l e i n die Stammaktien besitzt. Sie glauben, von einer Gesellschaft erst dann sprechen zu können, wenn das Reich auf Grund der „sogenannten

---

[11]) „Die Reichsbahn." Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, 1926, S. 262 ff.

[12]) Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 2. Aufl., S. 31.

Abfindung der Länder" einen Teil der Stammaktien an die deutschen Länder abgetreten hat.

Abgesehen davon, daß ich dieser Beweisführung Sarter-Kittels schon deshalb nicht beitreten möchte, weil es ja möglich ist, daß eine Gesellschaft, ohne ihren rechtlichen Gesellschaftscharakter zu verlieren, aus einer Person bestehen kann (G. m. b. H.), so darf man es bei der ganzen Art und dem Zweck der Reichsbahngesellschaft weder von solchen kleinlichen Unterschieden abhängig machen, ob diese ein öffentlich-rechtliches oder ein privatisiertes Unternehmen ist, noch ihr überhaupt die allgemeinen Rechte deshalb versagen, weil in einzelnen Punkten vielleicht grundsätzliche Unterschiede zwischen der Reichsbahngesellschaft und anderen Gesellschaftsformen bestehen, oder weil die Reichsbahngesellschaft eine gewisse Sonderstellung dadurch einnimmt, daß sie Sonderrechte auf dem Gebiete des Arbeits-, Wirtschafts-, Fürsorge- und Wohnungsrechts sowie weitgehende Steuerfreiheit genießt. Die Natur der Gesellschaft muß vielmehr von einer allgemeineren und mehr teleologisch gerichteten Warte aus betrachtet werden, wenn man auch diese Art der Beweisführung bei Behandlung juristischer Fragen nicht allgemein gutheißen kann.

Es bedarf garnicht einer Untersuchung, die die einzelnen Eigenschaften der Reichsbahngesellschaft mit denen einer Gesellschaft des bürgerlichen- oder Handelsrechts in Beziehung zu bringen bemüht ist, um zu dem Schluß zu kommen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft keine Gesellschaft in gesellschafts-rechtlichem Sinne und somit auch nicht ein Privatunternehmen, eine „privatisierte Reichseisenbahn" ist.

Maßgebend ist vielmehr, daß die Reichsbahngesellschaft ihrem inneren Wesen nach nur dem öffentlichen Recht angehören kann. Die Reichsbahn war vor der Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ein öffentlich-rechtliches Unternehmen. An diesem Charakter etwas zu ändern, bestand deutscherseits keinerlei Veranlassung. Zweck der Gründung war lediglich, dem Verlangen der Reparationsmächte insofern nachzukommen, als diese durch größere Betonung der Rentabilitätsgrundsätze mehr aus dem Unternehmen herauszuholen glaubten und zu diesem Zweck eine Trennung der Leitung und Verwaltung der Reichsbahnen von der Aufsicht des Reichs und durch die Art der Zusammensetzung des Verwaltungsrats sowie der Bestellung des Treuhänders und des Eisenbahnkommissars eine direkte Kontrolle wünschten.

In keiner Weise war es notwendig, um den Forderungen der Reparationsmächte zu genügen, die Reichseisenbahnen in eine Privatgesellschaft zu verwandeln. Auch aus den allgemeinen Aufgaben der Gesellschaft, die ausschließlich Angelegenheiten des Reichs zu erfüllen hat, wie einerseits Betrieb und Bau der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und andererseits Erfüllung der

Reparationspflichten, geht zweifelsfrei hervor, daß zur Erledigung derartiger Angelegenheiten ein Prviatunternehmen nicht geeignet ist. Greift man außerdem noch auf den Gründungsakt selbst zurück, der ergibt, daß das Reich durch Gesetzgebungsakt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft geschaffen hat, damit sie den Betrieb der Eisenbahnen des Reichs — diese bleiben ja in dessen Eigentum — durchführe, so entfällt jeder Gedanke daran, daß durch die Bildung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft „privatisierte Reichseisenbahnen" geschaffen sein könnten.

C. Organe der Gesellschaft.

Während die Aktiengesellschaft deutschen Rechts über drei Organe verfügt: Aufsichtsrat, Vorstand und Generalversammlung der Aktionäre, kennt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nur zwei Organe: den Verwaltungsrat und den Vorstand[13]). Diese wesentliche Abweichung der neuen Gesellschaft von dem allgemeinen Aktienrecht[14]) hat daher auch zu genau umrissener Festlegung der Befugnisse ihres Verwaltungsrats und ihres Vorstandes in der Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — kurz Gesellschaftssatzung genannt — geführt[15]). Gemäß § 16 Reichsbahngesetz finden noch eine Reihe von Bestimmungen des H. G. B., die im 2. Absatz des zuvor angezogenen Paragraphen einzeln aufgeführt sind, für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sinngemäß Anwendung „mit der Maßgabe, daß an Stelle der Generalversammlung und des Aufsichtsrats der Verwaltungsrat tritt".

Nach § 11 der Gesellschaftssatzung besteht der Verwaltungsrat aus achtzehn Mitgliedern, die je zur Hälfte von der Reichsregierung und dem Treuhänder als dem Vertreter der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen zu ernennen sind. Dieser kann fünf Deutsche zu Mitgliedern bestellen, was z. Zt. der Fall und als Beweis dafür anzusehen ist, daß der Treuhänder auf Grund des Londoner Abkommens bestrebt ist, den im Dawes-Gutachten betonten deutschen Charakter des Unternehmens auch in der Zusammensetzung des Verwaltungsrats zum Ausdruck kommen zu lassen. Ist die Tilgung der Schuldverschreibungen erfolgt, geht das Recht der Bestellung der bisher vom Treuhänder ernannten Mitglieder auf die Reichsregierung über. Dagegen muß diese an die Vorzugsaktionäre für je 500 Millionen Goldmark ausgegebene Vorzugsaktien einen Sitz im Verwaltungsrat abgeben. Die Vertreter der Vorzugsaktionäre müssen Deutsche sein. Durch die weitere Festsetzung, daß der Präsident des Verwaltungsrats eben-

[13]) Reichsbahngesetz § 18.
[14]) H. G. B. § 231, 243, 250.
[15]) Gesellschaftssatzung §§ 10—20.

falls stets ein Deutscher sein muß — sind die Vertreter der Vorzugsaktionäre durch drei Mitglieder des Verwaltungsrats vertreten, ist er dem Kreise dieser zu entnehmen — und bei Stimmengleichheit den Ausschlag gibt, ist der deutsche Einfluß als genügend gesichert anzusehen. Auf Grund der Bestimmung des § 12 der Gesellschaftssatzung, daß die Mitglieder des Verwaltungsrats erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Eisenbahnsachverständige sein sollen und nicht Mitglieder des Reichstags, eines Landtags, der Reichs- oder einer Landesregierung sein dürfen, ist rein äußerlich wenigstens die Loslösung der Gesellschaft von jedem politischen Einfluß vollzogen und damit dem immer wiederkehrenden Wunsche des Engländers Acworth, der stets auf möglichste Privatisierung der Reichsbahn drängte, Rechnung getragen worden.

Die Leitung des Verwaltungsrats unterliegt dem Präsidenten, der hierbei durch einen oder zwei Vizepräsidenten unterstützt wird. Sämtliche Verwaltungsratsmitglieder haben bei Erfüllung der im § 15 der Satzung vorgesehenen Aufgaben und Befugnisse die im § 249 H. G. B. vorgesehene Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes anzuwenden und sind, wie dies im § 12 Abs. 2 der Gesellschaftssatzung besonders betont wird, zur unbedingten Verschwiegenheit über alle Angelegenheiten der Gesellschaft verpflichtet. Gerechtfertigt wird diese Verpflichtung der Verwaltungsratsmitglieder zur unbedingten Verschwiegenheit, die über die entsprechende Pflicht von Aufsichtsratsmitgliedern von Aktiengesellschaften weit hinausgeht, und vor allem die strenge Formulierung des § 12, Abs. 2 in der Begründung[16]) der Gesellschaftssatzung „durch die wesentlich anders geartete Stellung der Mitglieder des Verwaltungsrats der Reichsbahn-Gesellschaft". Die Verpflichtung gilt Reich und Ländern einer-, wie auswärtigen Regierungen andrerseits gegenüber[17]).

Seine Aufgaben erledigt der Verwaltungsrat in mindestens alle zwei Monate stattfindenden ordentlichen und durch den Präsidenten oder wenigstens sechs Mitglieder des Verwaltungsrats einzuberufenden außerordentlichen Sitzungen, deren Leitung dem Präsidenten obliegt[18]). Zur Beschleunigung und Gründlichkeit der Erledigung der ihm obliegenden Aufgaben kann der Verwaltungsrat einen Arbeitsausschuß von sechs Mitgliedern, wie auch weitere Ausschüsse einsetzen, deren Zusammensetzung seinem Plenum entspricht.

Dem § 248 H. G. B. entsprechend können die Verwaltungsratsmitglieder nicht zugleich Mitglieder des Vorstandes oder dauernd Stellvertreter von Vorstandsmitgliedern sein, auch nicht als Beamte die Geschäfte der Gesellschaft führen. Ihre Tätigkeit

[16]) S. Reichstagsdrucksachen 1924, II, S. 30/31.
[17]) Vergl. Rede des Präsidenten des Verwaltungsrats v. Siemens im Reichswirtschaftsrat am 15. 12. 1926.
[18]) Gesellschaftssatzung § 16.

ist „entgeltlich, da die an die einzelnen Mitglieder gestellten Anforderungen nicht nur einen erheblichen Aufwand an Arbeit, sondern auch an Verantwortlichkeit bedeuten“[19]). Bei einer Verletzung ihrer Pflichten finden die Bestimmungen des H. G. B. in den §§ 249, Abs. 2 und 3 und 312 wie 314, Abs. 1, Ziffer 1 Anwendung.

Der Verwaltungsrat ist „die entscheidende Stelle für die Gesamtpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“[20]). Er ist nach § 15, 1 der Gesellschaftssatzung Aufsichts- und Entscheidungsorgan. Er hat die Aufgabe, „die Geschäftsführung der Verwaltung zu überwachen und über alle wichtigen oder grundsätzlichen Fragen oder solche von allgemeiner Bedeutung zu entscheiden“. Er besitzt die sogenannte Kompetenz-Kompetenz. Seine Befugnisse gehen weiter als die des Aufsichtsrats einer Aktiengesellschaft; er vereint Rechte und Pflichten von Aufsichtsrat und Generalversammlung einer Aktiengesellschaft in verstärktem Maße in sich. Die Aufgaben des Verwaltungsrats sind daher im § 15 der Gesellschaftsordnung nicht erschöpft; der Verwaltungsrat ist vielmehr „jederzeit in der Lage seine Befugnisse auszudehnen“[21]).

Die Aufgaben des Verwaltungsrats, die der § 15 der Gesellschaftssatzung aufführt, sind folgende:

1. Die Ernennung des Generaldirektors und der oberen Beamten,
2. Die Feststellung des Voranschlages,
3. Die Feststellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung,
4. Die Gewinnverteilung,
5. Die Anlegung der flüssigen Mittel der Gesellschaft,
6. Die Ermächtigung zur Aufnahme von Anleihen und Krediten zu Lasten der Gesellschaft,
7. Die Besoldungs- und Lohnordnung,
8. Die Genehmigung aller Ausgaben auf Kapitalrechnung, wenn diese die vom Verwaltungsrat festgesetzte Begrenzung übersteigen.

Weitere Aufgaben des Verwaltungsrats finden wir in den §§ 7 und 18 der Gesellschaftssatzung verzeichnet, die sich auf Festsetzungen über „Form und Inhalt der Aktien“ und über „Vergütungen für die Mitglieder des Verwaltungsrats“ erstrecken. Auch alle Angelegenheiten, die der Genehmigung der Reichsregierung unterliegen, gelangen vor das Forum des Verwaltungsrats als der letzten und entscheidenden Instanz der Deutschen

---

[19]) Begründung zur Gesellschaftssatzung, Reichstagsdrucksachen 1924, II, S. 31 zu § 18.

[20]) Sarter-Kittel, 2. Aufl., S. 248.

[21]) Begründung zur Gesellschaftssatzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Reichstagsdrucksachen 1924, II, S. 31 zu § 15.

Reichsbahn-Gesellschaft. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Reichsregierung und Verwaltungsrat — Entschlüsse dieses sind solche der Gesellschaft — entscheidet das im § 44 des Reichsbahngesetzes vorgesehene als „besonderes Gericht" bezeichnete Schiedsgericht.

Entsprechend der Wichtigkeit der Stellung des Verwaltungsrats ist es begreiflich, wenn die am Staatsvertrag beteiligten Eisenbahnländer bestrebt sind, ihre vermeintlichen Ansprüche auf Verwaltungsratssitze mit allen Mitteln durchzufechten. Dieses Streben hat schon oft zu Differenzen zwischen Reich und Ländern geführt.

Die Ursache dieser Differenzen liegt in der komplizierten Verfassung der Reichsbahn, die der Dawes-Plan der Reichsregierung aufgenötigt hat. Wie bereits erwähnt, besteht der Verwaltungsrat der Reichsbahn aus achtzehn Mitgliedern, die je zur Hälfte von der Reichsregierung und vom Treuhänder ernannt werden. Die Gesellschaftssatzung bestimmt aber weiter, daß von den neun Sitzen, über die die Reichsregierung verfügt, vier den Inhabern der Vorzugsaktien zu überlassen sind, sobald solche ausgegeben werden, so daß in diesem Falle dem Reich noch fünf Sitze verbleiben würden.

Ende 1927 erhoben nun außer Preußen, dessen Anspruch vom Staatsgerichtshof anerkannt wurde, vier weitere Länder — Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden — Anspruch auf eigene Vertretung im Verwaltungsrat. Werden diese und gegebenenfalls auch noch weitere Ansprüche anerkannt, könnte unter Umständen der Fall eintreten, daß das Deutsche Reich in den Verwaltungsrat der Reichsbahn, die, wenn auch nicht formal, so doch sachlich ein Reichsunternehmen ist, nicht einen einzigen Vertreter zu entsenden vermag.

Während die oben erwähnten Länder sich auf Abmachungen stützen, die bei der Bildung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn mit den größeren Eisenbahnländern getroffen wurden und auf die Zusicherung einer Vertretung aus eigenem Recht in dem künftigen Verwaltungsrat hinausliefen, sieht die Reichsregierung diese Vereinbarungen nach der Gestaltung, die den Reichsbahnen und ihrem Verwaltungsrat durch den Dawes-Plan gegeben wurde, nicht mehr als durchführbar an.

Es kann zweifelhaft sein, ob das Reich formaljuristisch sich mit seiner Auffassung im Recht befindet; in tatsächlicher Beziehung wird man aber doch wohl der Reichsregierung zugeben müssen, daß es unbedingt zu weit führen und den Interessen des Reichs, das ja nun einmal der Eigentümer der Reichsbahnen ist, zuwiderlaufen würde, wenn jedes einzelne der genannten Länder eine eigene Vertretung zugesprochen erhielte.

Es ist wohl anzunehmen, daß über diesen Punkt, der schon des öfteren, wie oben gesagt, zu Konflikten Anlaß gegeben, früher

oder später zwischen der Reichsregierung und den Ländern eine Einigung irgend welcher Art — vielleicht dahingehend, daß die Länder sich auf eine gemeinsame Vertretung einigen — zustande kommen wird.

Die Tätigkeit des Vorstandes der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist am besten umrissen in den Worten, die hierfür die Begründung zum Reichsbahngesetz findet[22]): „Der Vorstand der Reichsbahn-Gesellschaft ist kraft eigenen Rechtes zur Vertretung der Gesellschaft und zur alleinigen und verantwortlichen Entscheidung in allen Fragen berufen, die nicht ausdrücklich dem Verwaltungsrat übertragen sind, oder die dieser nicht nach den erwähnten Grundsätzen an sich zieht (§ 20 Gesellschaftssatzung)". Hieraus, wie aus dem ebenfalls in der oben erwähnten Begründung stehenden Satz „In die Angelegenheiten der laufenden Verwaltung hat der Verwaltungsrat sich grundsätzlich nicht einzumischen" ergeben sich die Pflichten und Rechte des zweiten Organs der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, des Vorstandes.

Dieser besteht aus dem Generaldirektor und einem oder mehreren Direktoren. Der Generaldirektor, der den übrigen Direktoren übergeordnet und nicht primus inter pares ist, wird vom Verwaltungsrat für die Dauer von drei Jahren ernannt; seine Wiederwahl ist zulässig; seine Abberufung kann ohne Anführung von Gründen jederzeit vom Verwaltungsrat ausgesprochen werden. Die Direktoren werden auf Vorschlag des Generaldirektors vom Verwaltungsrat ernannt. Da über ihre Amtszeit und ihre Abberufung im Reichsbahngesetz nichts festgelegt ist, kann der Verwaltungsrat hier nach eigenem Ermessen verfahren. Sämtliche Vorstandsmitglieder müssen Deutsche sein und bedürfen genau so wie der Generaldirektor zu ihrer Amtsführung der Bestätigung durch den Reichspräsidenten. Die Vorstandsmitglieder dürfen entsprechend dem § 248 H. G. B. nicht gleichzeitig Mitglieder des Verwaltungsrats sein; auch ist ihnen nach § 20, Abs. 5 der Gesellschaftssatzung jede Nebenbeschäftigung ohne Genehmigung des Verwaltungsrats untersagt. Sie haben genau so wie die Verwaltungsratsmitglieder bei ihrer Geschäftsführung die Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes anzuwenden und unterliegen wie jene im Hinblick auf ihre strafrechtliche Verantwortlichkeit den Bestimmungen des H. G. B. § 16, Abs. 2 des Reichsbahngesetzes faßt die Paragraphen des H. G. B. zusammen, die sinngemäß auf die Rechte und Pflichten der Vorstandsmitglieder Anwendung finden.

Nach § 19 der Gesellschaftssatzung führt der Vorstand die Geschäfte der Gesellschaft unter Aufsicht des Verwaltungsrats. Der Vorstand ist demnach bei Erledigung der Angelegenheiten der laufenden Verwaltung an die vom Verwaltungsrat gegebenen

---

[22]) Begründung I, Allgem. II D.

Weisungen gebunden. Er trifft dagegen selbständig Entscheidung in allen Fragen, die der Verwaltungsrat nicht an sich gezogen oder nicht ausdrücklich seiner Entscheidung vorbehalten hat. Der Vorstand hat die Vertretung der Gesellschaft nach innen und außen, in gerichtlicher wie außergerichtlicher Hinsicht. Er kann aus praktischen Gründen in Rücksicht auf die Ausdehnung des Unternehmens einzelne Stellen der Gesellschaft zur Vornahme bestimmter Geschäfte ermächtigen. So sind nach Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft IV, Ziff. 20 zur außergerichtlichen Vertretung der Gesellschaft außer dem Generaldirektor und den Vorstandsmitgliedern für den Gesamtbereich der Gesellschaft befugt die Leiter der Abteilungen, Unterabteilungen und Gruppen wie diejenigen Persönlichkeiten, denen die Zeichnungsberechtigung besonders beigelegt ist, während die gerichtliche Vertretung durch die Hauptverwaltung, die Gruppenverwaltung Bayern, die Reichsbahndirektionen und das Reichsbahn-Zentralamt innerhalb ihrer Geschäftsbereiche wahrgenommen wird.

Die Verantwortung für die Geschäftsführung, die an sich dem gesamten Vorstand obliegt, trägt lediglich der Generaldirektor allein, dem ein ständiger Vertreter zu seiner Unterstützung beigegeben ist[23]). Der Generaldirektor, dem ein durchgreifendes Anordnungsrecht zugestanden ist, hat die endgültige alleinige Entscheidung in allen Fragen, die ihm nach der Geschäftsanweisung für die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorbehalten sind[24]). Die Geschäftsführung ist demnach bürokratisch, nicht kollegial geregelt.

Im einzelnen laufen die Aufgaben des Generaldirektors und der Direktoren hinaus

auf die Regelung der allgemeinen Verkehrs-, Finanz- und Personalpolitik,

auf die Vornahme aller kaufmännischen und technischen Maßnahmen von grundlegender Bedeutung, insbesondere grundlegende Fragen der Beschaffung und Konstruktion,

auf die Verteilung der Mittel,

auf die Festsetzung allgemeiner Dienstvorschriften für das Personal, das Kassen- und Rechnungswesen und für die Dienstzweige des Betriebs, Verkehrs und Baues,

auf die Vertretung der Gesellschaft gegenüber dem Verwaltungsrat einschließlich der Vorberatung aller Vorlagen an diesen und

auf die Vertretung der Gesellschaft gegenüber der Aufsichtsbehörde und gegenüber dem Eisenbahn-Kommissar[25]).

---

[23]) Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft II, Ziffer 7.

[24]) Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft III, Ziffer 11.

[25]) Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft III, Ziffer 13.

D. Vermögensrechtliche Verhältnisse der Gesellschaft.

Hinsichtlich des Eigentums an dem Vermögen der Reichsbahnen bestimmt § 6 des Reichsbahngesetzes, daß das gesamte Eigentum an den Reichseisenbahnen einschließlich der Beteiligungen der Reichseisenbahnverwaltung und des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" an anderen Unternehmungen beim Reich bleibt.

So wenig es für die Sicherung der Reparationsgläubiger von Bedeutung ist, ob das Eigentum an den Reichseisenbahnen dem Reich verbleibt oder der Gesellschaft übertragen wird — die nach Reichsbahngesetz § 4 vorgesehene Reparationshypothek sichert in jedem Falle die Gläubiger —, so wichtig war es für die Verabschiedung des Reichsbahngesetzes, daß das Eigentum des Reichs nicht angetastet wurde. Ein Gesetz, das dem Reich seine Bahnen fortgenommen hätte, würde schwerlich im Reichstag die erforderliche Majorität gefunden haben.

Der § 6 des Reichsbahngesetzes nennt das aus den Reichseisenbahnen schon durch die Notverordnung vom 12. Februar 1924 gebildete Sondervermögen des Reichs „das Reichseisenbahnvermögen". Zu diesem zählen des weiteren auch alle die Werte, die die Reichsbahngesellschaft nach dem 11. Oktober 1924 für ihre Zwecke erwirbt. Mit der Auflassung eines Grundstücks zugunsten der Reichsbahngesellschaft und mit der Eintragung in das Grundbuch wandelt sich der Erwerb der Gesellschaft kraft Gesetzes in einen Erwerb des Reichs. Der tatsächlich hierdurch für die Gesellschaft sich ergebende Vermögensverlust ist aber wirtschaftlich genommen kein absoluter, da das Grundstück nunmehr Gegenstand des Betriebsrechts geworden ist und die Gesellschaft damit das einen Wert für sie bedeutende Nutzungsrecht erwirbt. Das letztere gilt auch für den Erwerb von allen anderen Sachwerten, Fahrzeugen jeder Art und allem Zubehör (abgesehen davon, daß nach § 9 des Reichsbahngesetzes die Gesellschaft verpflichtet ist, Betriebsmittel und sonstiges Zubehör zu unterhalten und weiter zu entwickeln). Die Gesellschaft kann somit nur insoweit Eigentum an Grundstücken, Fahrzeugen und sonstigen Sachwerten erwerben, als sie nicht Zwecken der Reichsbahn dienen, also lediglich als Vermögensanlage in Betracht kommen.

Die Bedeutung der Ausscheidung des Reichseisenbahnvermögens liegt übrigens weniger darin, daß sich das Reich der Verfügung über die Bahnen und die verschiedenen anderen Sachwerte begeben hat, als vor allem in der Beschränkung der Haftung, die § 7 des Reichsbahngesetzes ausdrücklich in die Worte faßt: „Das Reichseisenbahnvermögen haftet für Verpflichtungen des Reichs nur insoweit, als sie aus der bisherigen Verwaltung der

Reichseisenbahnen herrühren“[26]). Zu diesen Verpflichtungen gehören auch die aus dem Staatsvertrage vom 1. April 1920, soweit sie von der Gesellschaft übernommen worden sind.

Der Hauptvermögensfaktor der Gesellschaft ist das Betriebsrecht. Dieses schließt in sich, wie es in der Begründung zum Reichsbahngesetz heißt:

a) die Verleihung der Befugnisse zur Ausübung des Eisenbahnbetriebes,
b) die keine Uebereignung darstellende Uebertragung des Reichseisenbahnvermögens zum Zwecke der Bewirtschaftung,
c) die Uebereignung der Betriebsvorräte und Kassenbestände, sowie der Bankguthaben des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“.

Der Gesellschaft steht somit das Recht zu, die Reichseisenbahnen zu betreiben und unentgeltlich zu benützen. Dem Reich ist nur die nuda proprietas verblieben, die Gesellschaft hat die Nutznießung.

Das Betriebsrecht begann mit dem Tage der Errichtung der Gesellschaft[27]) und endet mit dem 31. Dezember 1964, wobei Voraussetzung ist, daß bis zu diesem Termin sämtliche Reparationsschuldverschreibungen getilgt und sämtliche Vorzugsaktien zurückgekauft oder eingezogen worden sind. Trifft die Voraussetzung schon früher zu, endigt das Betriebsrecht entsprechend früher.

Die Begründung zum Reichsbahngesetz[28]) nennt das der neuen Gesellschaft durch Gesetz, nicht durch Konzessionserteilung verliehene Betriebsrecht „einen besonderen staatlichen Akt der Uebertragung“, der bei den wichtigen finanziellen Auflagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft dieser besondere öffentliche Rechte und Pflichten zuweist. Die sonst in der Konzessionsurkunde festgesetzten Auflagen sind hier durch Gesetz geregelt. Ein Verstoß der Gesellschaft gegen die ihr gesetzlich zugewiesenen Pflichten kann weder das Erlöschen noch den Widerruf des Betriebsrechts zur Folge haben, da die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, auf Grund völkerrechtlicher Verpflichtung Deutschlands errichtet, in erster Linie die Erfüllung öffentlich-rechtlicher Aufgaben dem Auslande gegenüber übernommen hat.

Da das Betriebsrecht in erster Linie die Verleihung der Befugnis zur Ausübung des Eisenbahnbetriebs enthält, umschließt es alle Reichsbahnstrecken, die am Tage seines Uebergangs auf die Gesellschaft im Betrieb waren, einschließlich aller Nebenbetriebe, wie z. B. der Bodenseedampfschiffahrt, der Fährbetriebe nach Schweden und Dänemark, der Kettenschiffahrt auf dem Main und einschließlich der Beteiligungen, wie z. B. der am Mitteleuro-

---

[26]) Vergl. Notverordnung vom 24. Februar 1924, § 4, Abs. 2.

[27]) Am 11. Oktober 1924, während das Reichsbahngesetz selbst bereits am 31. August 1924 in Kraft getreten war (vergl. Reichsbahngesetz § 47, Uebergangsbestimmungen).

[28]) Begründung zum Reichsbahngesetz, I, Allgemeines, 4. B.

päischen Reisebüro. Durch die Uebertragung des ausschließlichen Nutzungs- und Verwaltungsrechts auf die Gesellschaft steht diese zum Reich, wie es auch in der Begründung des Gesetzes heißt, in dem Verhältnis des Nutzungsberechtigten zum Eigentümer. Alle den Reichsbahnen und dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn anhaftenden Rechte und Pflichten einschließlich der aus Betriebsverträgen gehen — auch mit Rechtswirksamkeit den bisherigen Vertragsgegnern gegenüber — auf die neue Gesellschaft über (cessio legis bei Forderungen und privative Schuldübernahme bei Schulden).

Es mußten nämlich, abgesehen von der Uebertragung des Reichseisenbahnvermögens auf das Reich, wenn man durch die Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft rechtliche Komplikationen verschiedenster Art ausschließen wollte, auch die Rechte und Pflichten, soweit solche dem alten Unternehmen Deutsche Reichsbahn zustanden bezw. oblagen, also, um es kaufmännisch auszudrücken, Aktiva und Passiva des alten Unternehmens auf das neue übertragen werden. Sowohl durch die Zweifelhaftigkeit der Frage, ob die Aktiv- und Passivlegitimation noch beim alten Unternehmen Deutsche Reichsbahn oder schon bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegeben war, wie auch in materieller Beziehung würden sonst Schädigungen verschiedenster Art eingetreten sein.

Die Reichsbahngesellschaft ist mit Eintritt in die vorerwähnten Rechte und Pflichten zur Rechtsnachfolgerin des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" und, soweit der Eisenbahnfiskus in Frage kommt, auch des Reichs geworden.

Mit dem Betriebsrecht sind in das Vermögen der Gesellschaft übergegangen alle am Tage des Uebergangs vorhandenen Betriebsvorräte, Kassenbestände und Bankguthaben, ferner die Bücher, Urkunden, Pläne und sonstigen Schriftstücke des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn".

Offen blieb lediglich die Frage, ob dingliche Rechte und Pflichten aus dem Reichseisenbahnvermögen auch auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übergehen sollten. Besonders erwähnt ist ein Uebergang solcher Rechte auf die Gesellschaft im Gesetz nicht. § 3, Abs. 2 der Notverordnung vom 14. Februar 1924 sagt lediglich: „Alle Forderungsrechte und Schulden des Reichs, die mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbunden sind, gehen auf die Deutsche Reichsbahn über." Demnach waren die dinglichen Rechte und Pflichten beim Reich geblieben.

Wenngleich § 5 des Reichsbahngesetzes, der nur von „mit den Reichseisenbahnen verbundenen Rechten und Pflichten" spricht, sich mit der allgemeinen Fassung „Rechte und Pflichten" begnügt, und wenngleich an sich die Möglichkeit gegeben ist, daß hierbei vielleicht auch nur an obligatorische Rechte und Pflichten gedacht werden könnte, so wird man dennoch in dieser Frage dem

Reichsgericht[29]), das unter „Rechten und Pflichten" auch die mit dem Reichseisenbahnvermögen verbundenen dinglichen Rechte und Pflichten versteht, ohne Bedenken folgen können, indem es die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Grundschuldgläubiger und -Schuldner des Reichs hinstellt.

Auch Sarter-Kittel[30]) sehen in den „Rechten und Pflichten" im Sinne des § 5 des Reichsbahngesetzes dingliche Rechte und Pflichten, insbesondere Grunddienstbarkeiten. Diese Auffassung entspricht wohl auch dem Sinn und Zweck des Gesetzes, denn man hatte keine Veranlassung, die dinglichen Rechte beim Reich zu belassen, nachdem die obligatorischen Rechte und Pflichten mit dem Betriebsrecht auf die Gesellschaft übergegangen waren. Ein Verbleib dieser Rechte beim Reich hätte keinen Zweck gehabt, nachdem alles andere — abgesehen vom Eigentum — auf die Gesellschaft übertragen worden war. Die mit den Reichseisenbahnen verknüpften Rechte und Pflichten erstrecken sich aber nicht nur in dinglicher Hinsicht auf die mit dem Reichseisenbahnvermögen zusammenhängenden Grunddienstbarkeiten, sondern auch auf die mit dem Reichseisenbahnbetrieb im Zusammenhang stehenden öffentlich-rechtlichen Aufgaben. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist somit als Nachfolgerin des Reichs auch Trägerin öffentlicher Rechte und Pflichten geworden.

Das Betriebsrecht legt nun nach § 9 des Reichsbahngesetzes der Gesellschaft die Pflicht auf, „den Betrieb der Reichseisenbahnen sicher zu führen und die Reichseisenbahnanlagen . . . . . zu unterhalten und weiter zu entwickeln". Die Begründung zum Reichsbahngesetz nennt die Betriebspflicht der Gesellschaft „das natürliche Gegenstück zu dem ihr übertragenen Betriebsrecht". Maßstab für Unterhaltung und Weiterentwickelung sind die Bedürfnisse des Verkehrs und der jeweilige Stand der Technik. In der Betriebsführung hat die Gesellschaft große Freiheit; sie hat „den Betrieb so zu führen, wie sie es für angemessen hält", wobei als selbstverständlich die Grenzen zu beachten sind, die die Staatsnotwendigkeiten erfordern:

a) die Verpflichtung zu sicherer Betriebsführung und guter Unterhaltung,
b) die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, also des Reichsbahngesetzes nebst Satzung und der für die Eisenbahn allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen, soweit sie nicht mit dem Reichsbahngesetz und seiner Satzung in Widerspruch stehen,
c) die Unterordnung unter die Aufsicht des Reichs in dem durch das Reichsbahngesetz umschriebenen Umfang[31]).

---

[29]) Reichsgerichtsentscheidung vom 19. März 1926.
[30]) Sarter-Kittel, 2. Aufl., S. 130.
[31]) Sarter-Kittel, 2. Aufl., S. 139.

Bei Verletzung der im § 9 des Reichsbahngesetzes genannten Betriebspflicht wird man dem Reich ohne weiteres einen Schadensersatzanspruch gegen die Gesellschaft zugestehen müssen.

Während das Reich kein Verfügungsrecht über das Reichseisenbahnvermögen hat, darf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, mit seiner gesamten Verwaltung und Nutznießung betraut, über Gegenstände, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, im Rahmen „einer ordnungsmäßigen Betriebsführung" verfügen[32]).

Es ist einleuchtend, daß der Gesellschaft ohne diese Bestimmung eine rationelle Bewirtschaftung der Bahnen nicht möglich ist. Die Verfügungsbefugnis selbst muß natürlich, wenn auch nur in bestimmtem Umfange, in das Eigentum des Reichs eingreifen können, da es nicht angängig ist, bei notwendigen Verfügungen über Gegenstände, die Eigentum des Reichs sind, über die aber im Interesse des Betriebs verfügt werden muß, jedesmal die Genehmigung des Reichs einzuholen, was unter Umständen mit Schaden bringendem Zeitverlust verbunden ist. Eine Einschränkung erfährt die Verfügungsbefugnis dadurch, daß die Gesellschaft bei Verfügungen über Gegenstände im Werte von mehr als 250 000 Goldmark unbedingt die Genehmigung der Reichsregierung wie des Treuhänders einzuholen hat, wobei das Reich als Eigentümer der Reichsbahnen, der Treuhänder als Sachverwalter des verpfändeten Reichseisenbahnvermögens in die Erscheinung tritt. Die Verwendung des Erlöses aus solchen Verfügungen unterliegt den Bedingungen, die zwischen Treuhänder und Gesellschaft vereinbart werden. Für Verfügungen, die sich auf das Eigenvermögen der Gesellschaft erstrecken, besteht die vorerwähnte Beschränkung selbstverständlich nicht.

Verfügungen der Gesellschaft, die sich auf Kreditaufnahmen beziehen, unterliegen den Bestimmungen des § 8 des Reichsbahngesetzes. Hier ist die Gesellschaft, da sie juristische Person ist, selbständig. Das Reichsbahngesetz wirkt hier als lex specialis und schaltet somit den § 795 B. G. B. mit seiner Bestimmung, daß im Inland ausgestellte Schuldverschreibungen auf den Inhaber nur mit staatlicher Genehmigung in den Verkehr gebracht werden dürfen, aus.

Die Befugnis zur Ausgabe von Schuldverschreibungen ohne staatliche Genehmigung ist übrigens auch schon aus § 12 des Staatsvertrages vom 1. April 1920 zu entnehmen, in dem den früheren Staatseisenbahnen das gleiche Recht zugestanden worden war.

Das Recht, das der Gesellschaft zur selbständigen Aufnahme von Krediten gegeben ist, setzt voraus, daß die dadurch entstehenden Zinslasten vor dem 1. Januar 1965 endigen. Gehen diese Lasten über den vorerwähnten Zeitpunkt hinaus, so hat die Gesellschaft zur Aufnahme der Kredite das Einverständnis des

---

[32]) Reichsbahngesetz, § 6, Abs. 2.

Reichs nachzusuchen. Mit Ablauf des Betriebsrechts sind die Lasten Sache des Reichs.

§ 8 des Reichsbahngesetzes läßt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft freie Wahl über die Art und Form der Aufnahme der Kredite, zu deren Sicherung sie das Reichseisenbahnvermögen verpfänden oder hypothekarisch belasten darf. Die Gesellschaft kann Schuldverschreibungen ausgeben oder hypothekarisch gesicherte Anleihen und sonstige fundierte wie unfundierte Kredite aufnehmen. Selbstverständlich stehen sämtliche neuen Kredite mit ihrem Zinsendienst den Reparationsschuldverschreibungen nach. Ueber die Anleihebedingungen hat sich die Gesellschaft mit der Reichsregierung zu verständigen, da die Höhe der Anleihebeträge unter Umständen den gesamten Geldmarkt stark beeinflussen kann, und da man weiterhin gewissen Gefahren vorbeugen will, „die durch eine allzu selbständige Anleihepolitik der Gesellschaft der Anleihepolitik des Reichs drohen können“[33]).

Bei der soeben erwähnten „Verständigung“ unterliegt das Reich verschiedenen Bindungen. Eine ordnungsmäßige Geschäftsführung und sachgemäße Finanzwirtschaft muß je nach der Verwendung der aufgenommenen Kredite auf schnelle oder langfristige Tilgung dieser bedacht sein. Die letztere muß vorgesehen werden, wenn durch die Kredite bleibende Werte geschaffen werden. Demnach kann das Reich derartigen über das Jahr 1964 hinausgehenden Kreditaufnahmen seine Zustimmung nicht versagen; seine Zustimmung könnte andernfalls durch das im § 44 des Reichsbahngesetzes vorgesehene „Besondere Gericht“ erzwungen werden.

Um den finanziellen Aufbau der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verstehen zu können, müssen wir die Anlage 3 zum Bericht des Ersten Sachverständigenkomitees als Ausgangspunkt nehmen, in der der Gesamtwert der deutschen Eisenbahnen auf 26 Milliarden Goldmark berechnet wird. Die Bestimmungen, die im einzelnen im Reichsbahngesetz und in der Gesellschaftssatzung[34]) den finanziellen Aufbau regeln, kennzeichnen wieder den Interessenausgleich, der zwischen dem Reich und der Reparationskommission geschaffen werden mußte, um die im Versailler Vertrag dem Deutschen Reich auferlegten Reparationen zu verwirklichen. Die Haftung des Deutschen Reichs mit seinen Eisenbahnen mußte auch rein äußerlich durch eine besondere finanzielle Struktur zum Ausdruck gebracht werden.

Unter Anlehnung an die im Handelsgesetzbuch festgelegte bekannte Form der Aktiengesellschaft wurde nach Absetzung von 11 Milliarden Goldmark Reparationsschuldverschreibungen das Grundkapital der Gesellschaft in 13 Milliarden Goldmark Stammaktien und 2 Milliarden Goldmark Vorzugsaktien eingeteilt. Das

---

[33]) Begründung zum Reichsbahngesetz.
[34]) Reichsbahngesetz § 3, Gesellschaftssatzung §§ 4—7.

Vermögen der Gesellschaft, das in der Hauptsache nur aus dem Betriebsrecht besteht, ist demnach gleich bewertet worden dem sogenannten Reichseisenbahnvermögen, eine Tatsache, die mit den Festlegungen über den finanziellen Aufbau der Gesellschaft seitens des Dawes-Gutachtens in wesentlichen Punkten im Widerspruch steht.

Die Stammaktien haben die Form von Namensaktien auf das Reich oder die Länder. Eine Verfügung über sie seitens des Reichs ist an die Zustimmung von Reichsrat und Reichstag mit der in der Reichsverfassung für Verfassungsänderungen vorgesehenen Zweidrittelmehrheit gebunden[35]). Sie haben wohl Anspruch auf Dividende — wenn schon praktisch die Verteilung einer solchen kaum in Frage kommen wird[36]) —, nicht aber das Recht auf Kapitalrückzahlung bei Auflösung der Gesellschaft. Die Stammaktien verkörpern gleichsam einen Betrag, mit dem der Inhaber an dem von der Gesellschaft erzielten Gewinn beteiligt ist; sie gewähren aber keine Mitgliedschaftsrechte, wie die Aktien der deutschen Aktiengesellschaft. Die Generalversammlung, der unmittelbare Einfluß der Aktionäre auf die Gesellschaft fehlt. Das Ernennungsrecht von Mitgliedern des Verwaltungsrats haftet nicht an den Stammaktien, ist vielmehr als ein Ausfluß der besonderen Stellung des Reichs zu der Gesellschaft kraft Gesetzes auf das Reich übertragen und würde ihm auch verbleiben, selbst wenn es zur Veräußerung der Stammaktien schreiten würde.

Daher können die Stammaktien nicht als Aktien im Rechtssinne angesehen werden; sie stellen vielmehr nach deutschem Handelsrecht nur Genußscheine[37]) dar. Wenn schon somit die Stammaktien bei der Auflösung der Gesellschaft, die nach eigenen Rechtssätzen geschieht[38]), völlig wertlos sind, wird kaum die Schädigung irgend einer Person eintreten, da die an sich nicht ausgeschlossene Begebung an Dritte durch die Forderung der vorerwähnten verfassungsmäßigen Mehrheit im Reichsrat und Reichstag tatsächlich unmöglich gemacht ist und somit die Stammaktien immer im Besitz des Reichs verbleiben werden. Da die Liquidation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zugunsten des Reichs erfolgt, erscheint demnach die Nichtberücksichtigung der Stammaktien sogar als gegeben.

Die Vorzugsaktien dagegen sind, abgesehen von ihrer mangelnden Vertretungsbefugnis in der fehlenden Generalversammlung[39]), wie Sarter-Kittel dies treffend zum Ausdruck bringen, im Sinne des Aktienrechts wirklich Aktien. Die Vorschriften über Inhaberpapiere hinsichtlich Uebertragung, Veräußerung, Belastung und

---

[35]) Reichsbahngesetz § 3.
[36]) § 25 der Gesellschaftssatzung sieht die Verwendung des Reinüberschusses zu einer Dividende auf die Stammaktien erst an letzter Stelle vor.
[37]) Homberger J. W. 15, 1924, S. 1485 ff.
[38]) Reichsbahngesetz § 42.
[39]) Sarter-Kittel, 2. Aufl., S. 228.

Verpfändung finden auf sie in jeder Weise Anwendung. Sie lauten auf den Inhaber, sind frei übertragbar, gewähren Anspruch auf eine Vorzugsdividende und spätestens bei Ablauf des Betriebsrechts auf Rückzahlung des Kapitals (die im Gesetz vorgesehene Amortisation)[40]. Durch den Anspruch auf die Kapitalrückzahlung wird die Anordnung, daß die Vorzugsaktien keinen Anteil am Gesellschaftsvermögen gewähren, wettgemacht.

Bei der Ausgabe der Vorzugsaktion sind dem Reich erhebliche Rechte zugestanden. Ein Viertel des erzielten Erlöses fließt in seine Kasse. Die Festsetzung einer Vorzugsdividende über 7% oder eines Ausgabekurses unter dem Nennwert darf nur im Einvernehmen mit der Reichsregierung erfolgen[41]. Da diese weiterhin ein besonderes Interesse an der früheren Beendigung des Betriebsrechts hat, so kann sie von der Gesellschaft verlangen, von dem ihr zustehenden Einziehungsrecht der Vorzugsaktien Gebrauch zu machen, ist aber gleichzeitig verpflichtet, die zur Einziehung erforderlichen Geldmittel der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen.

Die in den Paragraphen 178, 179, 181, 211, 213, 214, 217, 225, 228—230 des H. G. B. enthaltenen Bestimmungen gelten „sinngemäß für die Vorzugsaktien".

E. Reichsbahngesellschaft und Reparationspflichten.

Daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in erster Linie zur Erfüllung der dem Reich auferlegten Reparationsverpflichtungen herangezogen wird, ist, da die Unternehmungen des Reichs, aus denen übersichtliche und kontrollierbare Ueberschüsse zu erzielen sind, nicht gar so zahlreich sind, selbstverständlich. Im übrigen ist es auch gleichgültig, welche Stellen des Reichs in erster Linie in Anspruch genommen werden, da ja letzten Endes ohnehin das deutsche Volk die Reparationslasten zu tragen hat. Würde man versucht haben, die Reichsbahngesellschaft weniger zu belasten und dafür höhere Ueberschüsse z. B. aus der Reichspost zu erzielen, so würde das dem eigentlichen Reparationszahler, dem Volk keine Erleichterung bedeuten, da ja die Endsumme der geforderten und bewilligten Reparationsraten doch die gleichen bleiben. Es ist daher völlig belanglos, ob die Ueberschüsse, die jeder Staat von seinen Betrieben, so auch von seinen Eisenbahnen verlangt, als Folge einer unmittelbaren Belastung — in diesem Falle der Reichsbahn — an die Reparationsgläubiger direkt zu leisten sind oder aber an das Reich überführt werden müssen, das

[40] Gesellschaftssatzung § 4.
[41] Begründung zum Reichsbahngesetz.

sie seinerseits wiederum zur Tilgung seiner Reparationsverpflichtungen verwendet.

Aus dieser Ueberlegung erhellt auch, wie abwegig es ist, die Reichsbahngesellschaft mit einem gewissen Unterton als „Reparationsinstitut" zu bezeichnen oder — wie dies vor allem anfangs vielfach geschah — in ihr eine „Internationale Gesellschaft" insofern zu sehen, als Rücksichten auf die im Verwaltungsrat befindlichen Ausländer sie zwingen würden, die Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zurücktreten zu lassen.

„Eine schwere, aber eine nationale Aufgabe erster Ordnung" nennt der erste Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Erfüllung der internationalen Verpflichtungen durch die Reichsbahn, die auf insgesamt 11 Milliarden Goldmark festgesetzt worden sind. Für diesen Betrag sind gemäß § 8 der Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von dieser Reparationsschuldverschreibungen auszugeben, die der von der Reparationskommission ernannte Treuhänder erhält. Die 11 Milliarden Goldmark Schuldverschreibungen sind mit 5% jährlich zu verzinsen und mit 1% jährlich — allerdings erst vom vierten Jahre ab nach Uebergang des Betriebsrechts auf die Gesellschaft — zu amortisieren. Für die ersten drei Jahre nach Uebergang des Betriebsrechts sind, um eine gewisse Karenzzeit zu schaffen, der Reichsbahn-Gesellschaft etwas geringere Verpflichtungen auferlegt, nämlich im ersten Jahre 200, im zweiten Jahre 595 und im dritten Jahre 550 Millionen Goldmark. Vom vierten Jahre ab betragen die Jahresleistungen je 660 Millionen Goldmark.

Die Sicherheit der zu leistenden Zahlungen ist durch die Verpflichtung des Reichs, für diese Zahlungen mit einzustehen, erweitert. Das Reich hat aus diesem Grunde die Schuldverschreibungen neben der Gesellschaft mit unterschrieben. Falls etwa einmal die Gesellschaft mit den vorgeschriebenen Zahlungen im Rückstande bleiben sollte, kann daher jederzeit auf das Reich zurückgegriffen werden.

Natürlich hat man aber auch der Gesellschaft die Möglichkeit geben müssen, sich schon früher von ihren Verpflichtungen zu befreien. Aus diesem Grunde hat sie ebenso wie das Reich das Recht, über die ihr auferlegten Zahlungen hinaus Beträge an den Treuhänder abzuführen oder Teilschuldverschreibungen zu erwerben. Diese Bestimmungen haben jedoch mehr theoretischen Charakter, da die der Gesellschaft auferlegten Zahlungen so hoch sind, daß sie ohnehin nur unter Zuhilfenahme von besonders hohen Personen- und Frachttarifen geleistet werden können.

Um die Forderungen der Reparationsmächte aber auch in jeder Beziehung sicher zu stellen, sind zur dinglichen Sicherung der Reparationsschuldverschreibungen hypothekarische Belastungen der Reichsbahnen vorgenommen worden. Gemäß § 4, Abs. 2 des Reichsbahngesetzes ist diese Sicherung in Form einer erststelligen, allen bestehenden Hypotheken und allen sonstigen

Pfandrechten im Range vorgehenden Gesamthypothek an allen Grundstücken, die zum Reichseisenbahnvermögen oder zum Vermögen der Gesellschaft gehören, erfolgt.

Die Begründung dieser „Reparationshypothek" weicht von der sonst üblichen Form der Begründung einer Hypothek, wie sie bürgerlich-rechtlich gebräuchlich ist, grundlegend ab, da ihre Entstehung kraft Gesetzes erfolgt, während sonst Einigung und Eintragung in das Grundbuch erforderlich ist[42]).

Gemäß § 4, Abs. 2 des Reichsbahngesetzes fällt auch „alles Zubehör" unter die Hypothek. Diese besondere Erwähnung im Reichsbahngesetz muß merkwürdig berühren, da schon nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts „Zubehör" mit unter die Wirksamkeit einer Hypothek fällt[43]). Es hätte genügt, wenn im Reichsbahngesetz hervorgehoben worden wäre, daß abweichend von der sonstigen Reichweite des Begriffs „Zubehör" in diesem Falle unter „Zubehör" auch alle Fahrzeuge und sonstigen beweglichen Sachen der Reichseisenbahnen und der Gesellschaft zu verstehen sind. Diese Hervorhebung hätte allerdings geschehen müssen, da es im bürgerlichen Recht trotz der Definition des § 97 B. G. B. mitunter zweifelhaft sein kann, was von beweglichen Sachen als „Zubehör" anzusehen ist. Daß der Umfang der Reparationshypothek erheblich weiter geht, als der einer gewöhnlichen Hypothek im Sinne des B. G. B., ist aber, abgesehen von den oben angeführten Gründen, auch noch daraus ersichtlich, daß die Reparationshypothek auch alle künftig zu erwerbenden Grundstücke erfaßt[44]). Diese Grundstücke werden in dem Augenblick mit der Hypothek belastet, in dem sie in das Eigentum des Reichs oder der Gesellschaft fallen. Man kann sogar soweit gehen zu behaupten, daß die Reparationshypothek sich im Gegensatz zu der Hypothek des bürgerlichen Rechts auch auf bewegliche Sachen erstreckt. Der Ausweg, den man gewählt hat, um der Reparationshypothek den Charakter als Hypothek zu belassen, indem man alle Fahrzeuge der Reichsbahn als „Zubehör" zum unbeweglichen Vermögen bezeichnet hat, könnte aber insofern bedenklich sein, als unter „Zubehör" im bürgerlich-rechtlichen Sinne eine Sache zu verstehen ist, die dem wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache zu dienen bestimmt ist, während man bei den Fahrzeugen der Eisenbahn wohl kaum von einer dem wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache zu dienen bestimmten Nebensache sprechen kann. Eher dürften gerade mit Rücksicht auf die Eigenart des Eisenbahnbetriebs die Fahrzeuge als Hauptsache bezeichnet werden. Ueber diese Bedenken ist man jedoch hinweggegangen, um das von den Reparationsmächten geforderte, noch weitergehende

---

[42]) Den gleichen Ausnahmefall finden wir bei der im Oktober 1923 durch Notverordnung bestellten Rentenbankgrundschuld (Reichsgesetzblatt I, 1923, S. 963).

[43]) B. G. B. § 1120.

[44]) Reichsbahngesetz § 4, Abs. 3.

„Pfand am ganzen Unternehmen" (floating charge), wie es z. B. das englische Recht kennt, zu verhindern.

Es ist also in jeder Beziehung eine völlig neue Art von Hypothek geschaffen worden, wobei es lediglich darauf ankam, den Reparationsmächten Sicherheiten zu bieten, unabhängig davon, ob man bei der Art der zu bietenden Sicherheit vom bürgerlichen Recht abweichende Wege gehen mußte. Wenngleich man auch sicherlich erhebliche Bedenken gehabt hat, den Begriff Hypothek, wenn auch nur in einem einzelnen Falle, eine derartig grundlegende Erweiterung zu geben, so ist dabei wahrscheinlich die Tatsache in Rechnung gestellt worden, daß es sich um eine Hypothek handelt, die keine unbegrenzte Geltungsdauer hat.

Die Besonderheit der Reparationshypothek liegt auch noch in der Art ihrer Verwertung. Die übliche Art der Verwertung einer Hypothek — Befriedigung des Gläubigers durch Versteigerung des Grundstücks — ist hier ausgeschlossen. Nur in einem ganz begrenzten Umfang hat der Eisenbahnkommissar die Berechtigung, unbewegliches Eigentum oder Zubehörstücke zu veräußern, aber auch nur dann insoweit, als die Betriebsführung nicht in Mitleidenschaft gezogen wird[45]). Eine vollständige Verwertung wie bei einer gewöhnlichen Hypothek ist ausgeschlossen. Es ist lediglich durch Zwangsverwaltung, also der im bürgerlichen Recht erst sekundären Art der Befriedigung aus einer Hypothek, die Verwertung der Reparationshypothek möglich.

Die Aufsicht über die Reichsbahngesellschaft obliegt neben dem Reich[46]) dem Eisenbahnkommissar.

Dieser wird von den ausländischen Mitgliedern des Verwaltungsrats gewählt. Das Reich wie die Gesellschaft haben auf diese Wahl keinen Einfluß. Auch ist den ausländischen Mitgliedern des Verwaltungsrats über die Person des zu wählenden Kommissars, der eine Persönlichkeit von anerkanntem Rufe in der Eisenbahnwelt sein soll, ohne Eisenbahnfachmann sein zu müssen, nahezu völlige Freiheit gegeben. Die Dienstzeit des Eisenbahnkommissars währt drei Jahre; er kann wiedergewählt werden; seine Tätigkeit endet mit der Tilgung der Reparationsschuldverschreibungen.[47])

Die hauptsächlichsten Aufgaben des Kommissars gehen dahin, die ordnungsgemäße und fristgerechte Zinsleistung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu kontrollieren. Er hat die Berechtigung, zu diesem Zwecke alle Unterlagen, die er für nötig hält, von der Gesellschaft zu verlangen, während der Gesellschaft ihrerseits die Verpflichtung obliegt, bei wichtigen Angelegenheiten, wie insbesondere bei Abänderungen von Tarifen, ihm ohne Aufforderung entsprechende Mitteilung zu machen. Der Kommissar ist weiterhin befugt, sich über den Stand der Gesellschaft und der von ihr zu

---

[45]) Vergl. Gesellschaftssatzung § 24, Ziff. 3.
[46]) Vergl. hierzu meine Ausführungen im Abschnitt F.
[47]) Gesellschaftssatzung § 21.

leistenden Zahlungen durch Teilnahme an allen Sitzungen des Verwaltungsrats und durch Einholung von Berichten seitens der Reichsbahngesellschaft selbst zu informieren, wenngleich ihm ein direktes Eingriffsrecht in die Verwaltung der letzteren nicht zugestanden worden ist.

Ein solches Eingriffsrecht ist ihm nur gegeben, wenn er die Rechte der Reparationsmächte in irgend einer Weise bedroht glaubt. Wenn die Gesellschaft z. B. etwa derart umfangreiche Bauten durchzuführen beabsichtigt, daß der Kommissar auf Grund der Ausgaben hierfür eine Gefährdung des Zinsendienstes der Reparationen erblickt. In diesem Falle kann er Abänderungsvorschläge machen und seine Wünsche, wenn sie vom Generaldirektor abgelehnt werden, vor den Verwaltungsrat bringen. Dieser entscheidet endgültig.

Ebenso ist dem Eisenbahnkommissar ein direktes Eingriffsrecht in die Verwaltung der Reichsbahngesellschaft gegeben, wenn diese mit ihrem Zinsendienst tatsächlich in Verzug kommt. In diesem Falle sind ihm dann sogar außerordentlich weitgehende Rechte zugestanden worden, wie z. B. das Recht auf Erhöhung der Tarife oder das Recht auf Abänderung des Etats, wobei er sowohl in bezug auf die Höhe der Streichungen wie auch der Erhöhungen völlig freie Hand hat[48]). Während dieser Zeit ruht das im Reichsbahngesetz § 31 festgelegte Reichsaufsichtsrecht gänzlich. Die Befugnisse des Eisenbahnkommissars erweitern sich, wenn die Gesellschaft länger als sechs Monate im Verzug bleibt. In diesem Falle hat er sogar die Berechtigung, den gesamten Betrieb der Reichsbahnen selbst zu übernehmen. Er kann dann bewegliche und unbewegliche Sachen der Gesellschaft veräußern und alle Maßnahmen treffen, die er für notwendig erachtet. Er hat sich dabei einzig und allein mit dem Treuhänder zwecks einer Einigung über die zu treffenden Maßnahmen in Verbindung zu setzen. Schreitet der Kommissar dagegen zu dem ihm im § 24, Abs. 4 der Gesellschaftssatzung gegebenen Recht der Verpachtung der Eisenbahnen, so hat er vorher die Entscheidung des im § 45 des Reichsbahngesetzes vorgesehenen neutralen Schiedsrichters herbeizuführen.

Während die zuerst erwähnten Maßnahmen des Eisenbahnkommissars evtl. einmal praktisch werden könnten, würde die letztere — die Verpachtung — wohl kaum von einem Schiedsgericht gut geheißen werden, da, wie Sarter-Kittel mit Recht sagen[49]), es kaum anzunehmen ist, daß der Pächter besser wirtschaften wird, wie die Gesellschaft.

Die erweiterten Befugnisse des Eisenbahnkommissars enden, sobald der Verzug der Gesellschaft aufhört und die laufenden Zinszahlungen wieder regelmäßig erfolgen. Von nicht geringer

---

[48]) Gesellschaftssatzung § 24.
[49]) Sarter-Kittel, 2. Aufl., 1926, S. 263.

Bedeutung ist hierbei die Bestimmung, daß das Reich als der Eigentümer des Reichseisenbahnvermögens „jederzeit berechtigt ist, die Deckung des Fehlbetrags selbst zu übernehmen und damit die Einwirkungen des Eisenbahnkommissars abzuwenden“[50]).

Während der Eisenbahnkommissar eine zum Teil kontrollierende, zum Teil selbst anordnende Tätigkeit ausübt, also gewissermaßen in erster Linie technisch zu arbeiten hat, hat der Treuhänder mehr kaufmännische und verwaltungsähnliche Befugnisse. Es ist bereits erwähnt, daß die Gesellschaft an ihn ihre Reparationsschuldverschreibungen auszuhändigen hat. Er kann diese Schuldverschreibungen im Einverständnis mit der Reparationskommission in den Handel bringen und hat die Zinsen, die ihm der Agent für Reparationszahlungen, an den die Zahlungen der Gesellschaft erfolgen, übermittelt, weiter zu leiten[51]). Naturgemäß hat er der Reichsschuldenverwaltung Abrechnung über die Verwertung der von ihm verwalteten Beträge zu leisten. Im übrigen sind seine Befugnisse auf einige Einzelrechte beschränkt. Er hat die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrats zu ernennen und seine Zustimmung zu geben, wenn die Gesellschaft Verfügungen vornimmt, deren Wert 250 000 Goldmark überschreitet[52]), und wenn der Eisenbahnkommissar eine Verpachtung des ganzen Betriebs für erforderlich hält. Die Tätigkeit des Treuhänders endet wie die des Eisenbahnkommissars, sobald die Reparationsschuldverschreibungen getilgt sind.

F. Reichshoheitsrechte gegenüber der Gesellschaft.

Wenn schon sich das Reich bei Schaffung des Reichsbahngesetzes in Konsequenz der im Londoner Abkommen vom August 1924 übernommenen Verpflichtung zur Durchführung des Dawes-Planes an die in diesem niedergelegten Bestimmungen zu halten gezwungen sah, so ist es dennoch glücklicherweise gelungen, die starke Zurückdrängung jeglichen Einflusses der Reichsregierung, die der Dawes-Plan forderte, möglichst einzuschränken. Bei allen für die Wirtschaft bedeutungsvollen Maßnahmen hat das Reich die Möglichkeit der Beeinflussung behalten. Ebenso wichtig ist im Zusammenhang hiermit die im Gesetz verankerte Maßnahme, daß über alle zwischen Reichsregierung und Gesellschaft entstehende Meinungsverschiedenheiten, soweit sie die Reparationszahlungen weder mittelbar noch unmittelbar berühren, ein rein deutsches Schiedsgericht — das im § 44 des Reichsbahngesetzes

[50]) Begründung zum Reichsbahngesetz, Allg. 3. G.
[51]) Gesellschaftssatzung § 8, Ziffer 4.
[52]) Vergl. die Ausführungen im Abschnitt D.

vorgesehene „Besondere Gericht" — zu entscheiden hat, wogegen das internationale Schiedsgericht, das das Dawes-Gutachten an erste Stelle setzen wollte, auf den zweiten Platz verwiesen worden ist und so für die Frage der Reichsaufsicht wohl ohne jede praktische Bedeutung bleiben wird.

Das wichtigste Hoheitsrecht des Reichs erstreckt sich auf weitestgehende Mitwirkung bei Festsetzung der Eisenbahntarife. Sie ist unbeschränkt. Nach § 33 des Reichsbahngesetzes, Abs. 2 erfordern alle Aenderungen der am Tage der Errichtung der Gesellschaft bestehenden Normaltarife einschließlich der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren, sowie Einführung, Aenderung und Aufhebung von internationalen Tarifen und von Ausnahmetarifen die Genehmigung der Reichsregierung. Ferner ist Wünschen dieser bei Tarifveränderungen, die im Interesse der deutschen Volkswirtschaft liegen, nachzugeben. Handelt es sich um minder wichtige Tarifmaßnahmen, kann die Reichsregierung auf vorherige Zustimmung verzichten und sich mit der nachträglichen Anzeige der von der Gesellschaft vorgenommenen Tarifänderung begnügen. Erfolgt auf eine von der Gesellschaft beantragte Tarifänderung binnen 20 Tagen keine Entscheidung seitens des Reichs, so soll die Genehmigung als stillschweigend erteilt gelten[53]). Die erheblichen Befugnisse initiativer Natur des Reichs gehen so weit, daß es jederzeit die Senkung einzelner Tarife — allerdings auf Gefahr der Balancierung des Etats — verlangen kann, wenn es seinerseits für den Fehlbetrag eintritt. Wie eine Erhöhung der Tarife bei größerer steuerlicher Schonung der Allgemeinheit die Wirtschaft belastet, tritt eine Entlastung dieser und Belastung der Allgemeinheit in steuerlicher Hinsicht ein, wenn das Reich eine Tarifermäßigung verlangt.

Ein weiteres Hoheitsrecht des Reichs liegt in dem im § 31 des Reichsbahngesetzes festgelegten Aufsichtsrecht, das sich auf die kritische Beobachtung der Betriebsführung durch die Reichsregierung und ihre Mitwirkung bei gewissen für das öffentliche Interesse besonders wichtigen Entscheidungen der Gesellschaft erstreckt[54]). Zu letzteren gehören:

die Genehmigung zu Betriebseinstellungen einer Reichsbahnstrecke oder eines wichtigen Bahnhofs, zur Ausdehnung oder Einschränkung der elektrischen Zugförderung und zu Systemänderungen im Sicherungswesen,

die Genehmigung zum Erwerb anderer Unternehmungen oder zur Beteiligung an solchen,

die Mitwirkung bei Aufstellung der regelmäßigen Fahrpläne des Personenverkehrs nach Maßgabe des § 35 des Reichsbahngesetzes,

[53]) Begründung zum Reichsbahngesetz, II, Besondere Bemerkungen zu § 33.

[54]) Sarter-Kittel, 2. Aufl., S. 189.

die Genehmigung zur Abschaffung einer bestehenden Personen-Wagenklasse und die Uebernahme der Vorkehrungen zur Sicherung eines Notbetriebes.

Nach der Begründung zum Reichsbahngesetz[55]) ist das Aufsichtsrecht „gerechtfertigt wegen der Gefahren, die die technische Eigenart des Eisenbahnwesens mit sich bringt, und wegen des Interesses, das die Oeffentlichkeit an der reibungslosen und den Erfordernissen des Verkehrs gerecht werdenden Abwicklung des Betriebs hat".

Die Erwägung, daß nur dann, wenn die Reichsregierung in der Lage ist, sich eingehend über die Verhältnisse der Gesellschaft zu unterrichten, ihre im Gesetz festgelegte Mitwirkung und die Ueberwachung der Gesellschaft möglich ist, hat die aufsichtsrechtlichen Befugnisse des Reichs um ein Auskunftsrecht der Reichsregierung von der Gesellschaft erweitert. Während nun die Reichsregierung auf finanziellem Gebiet jede Auskunft zu verlangen ermächtigt ist, hält sich ihr Anspruch bei Auskunftserteilung in technischer und administrativer Hinsicht in den Grenzen des Aufsichtsrechts. Unnötige, d. h. unverhältnismäßig hohe Kosten sind der Gesellschaft durch die Auskunftserteilung zu ersparen, wennschon die Gesellschaft wohl nicht das Recht haben dürfte, die Auskunft selbst aus diesem Grunde zu verweigern. Als Eigentümer des „Reichseisenbahnvermögens" muß das Reich, zumal ihm nach Auflösung der Gesellschaft das Betriebsrecht wieder zufällt, über die Lage und Entwicklung seiner Bahnen mindestens in gleicher Weise orientiert sein, wie dies im Gesetz dem ausländischen Eisenbahnkommissar zugestanden ist. In Ausübung des Aufsichts- und Auskunftsrechts tritt das Reich nur mit dem Generaldirektor der Gesellschaft als dem verantwortlichen Leiter, nicht mit untergeordneten Stellen in Verbindung.

Als weitere Hoheitsakte, bei denen die Entscheidung des Reichs der Gesellschaft gegenüber unanfechtbar — wie das Gesetz sagt, „endgültig" oder „nur mit Zustimmung der Regierung zulässig" ist[56]), sind zu nennen:

a) Die Genehmigung zum Bau oder zur Betriebsübernahme neuer Bahnen,

b) die Genehmigung zur Weiterübertragung des Betriebsrechts,

c) die Fälle, in denen die Regierung über die Ausgestaltung der Bahnanlagen im Einzelfall entscheidet, nämlich bei der Enteignung, bei den Planstreitigkeiten mit der Landespolizei und bei Streit über die Kostenverteilung bei Aenderungen von Wegekreuzungen,

d) die Genehmigung zur Ausdehnung des Geschäfts über den eigentlichen Eisenbahnbetrieb hinaus,

---

[55]) S. diese I. 4. B. II.

[56]) Reichsbahngesetz § 37, Abs. 2 und 1.

e) die Genehmigung zur Führung außenpolitischer Verhandlungen[57]).

Auf Grund der Uebertragung des Betriebsrechts von Seiten des Reichs auf die Gesellschaft hat diese das Recht, wenn eine neue Bahn des allgemeinen Verkehrs zugelassen wird, sie zu bauen und zu betreiben, wennschon die neu gebaute Bahn selbst in das Eigentum des Reichs übergeht. Die Zulassung dagegen, die Frage, ob die neue Bahn gebaut werden darf, ist kraft des Eisenbahnunternehmungsrechts, das die Reichsverfassung in Artikel 94 dem Reich verliehen hat, lediglich der freien Willensentscheidung der Reichsregierung vorbehalten. Der Bau einer neuen Bahn und ihre Betriebsführung kann auch gegen den Willen der Gesellschaft dieser auferlegt werden, wobei die Kosten für Bau und Betrieb und etwaige Ansprüche auf Ausfälle, die durch die neue Bahn der Gesellschaft entstehen, zu Lasten des Reichs gehen. Der Einfluß der Reichsregierung auf die Baupläne der neuen Linien ist naturgemäß größer als auf die Bauten der bereits bestehenden. Die Bestimmung, daß das Reich vor Inangriffnahme neuer oder vor Veränderung bestehender Eisenbahnanlagen die Landesbehörden zu hören hat, ist erhalten geblieben genau so wie die, daß die Reichsregierung Eisenbahnbauten, die sie für den allgemeinen Verkehr oder die Landesverteidigung für notwendig erachtet, auch gegen den Widerspruch der Länder kraft Reichsgesetzes zur Durchführung bringen kann.

Aus dem gleichen Eisenbahnhoheitsrecht resultiert ferner das Erfordernis der Genehmigung des Reichs der Gesellschaft gegenüber beim Erwerb von Privatbahnen und zur Umwandlung einer Nebenbahn in eine Hauptbahn und umgekehrt.

Das Gleiche ist weiterhin der Fall bei der Weiterübertragung des Betriebsrechts der Gesellschaft auf Dritte[58]). Da die Uebertragung dieses im ganzen oder teilweise einem völligen oder teilweisen Verzicht auf die Betriebsführung gleichkäme, wodurch die finanzielle Bewertung der Gesellschaft in Mitleidenschaft gezogen werden könnte, ist zu einer derartigen Maßnahme die Genehmigung des Reichs erforderlich, einmal, weil es sich um das „Reichseisenbahnvermögen" handelt, und sodann, weil durch die völlige oder teilweise Weitergabe des Betriebsrechts eine Schädigung der volkswirtschaftlichen Belange möglich sein könnte. Daß zu der Weiterübertragung auch noch die Zustimmung des Treuhänders nötig ist — die pünktliche Zahlung der Reparationsbeträge könnte in Frage gestellt werden — sei nur nebenbei erwähnt.

Während § 38, Abs. 1 des Reichsbahngesetzes der Gesellschaft das Enteignungsrecht zur Erfüllung ihrer Aufgaben zuspricht, bleibt die Enteignungshoheit beim Reich. Die Zulässigkeit jeder

---

[57]) Sarter-Kittel, S. 219.
[58]) Reichsbahngesetz § 12.

einzelnen Enteignung wird auf Antrag der Gesellschaft durch den Reichspräsidenten — der Reichsverkehrsminister hat gegenzuzeichnen — endgültig festgelegt. In der Begründung zum Reichsbahngesetz[59]) wird erwähnt, daß es sich bei der Entscheidung über die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung im wesentlichen um die Planfeststellung für den Schienenweg und die eigentlichen Betriebsanlagen, wie Bahnhöfe, Werkstätten usw. handelt. Hier entscheidet unter Anhörung der Landespolizeibehörde der Reichsverkehrsminister endgültig, gleichsam —, da er für die Leitung und verantwortliche Betriebsführung der Reichsbahnen nicht mehr die Verantwortung trägt — als neutrale Instanz zwischen Eisenbahn- und landespolizeilichen Interessen.

Bei Streitigkeiten über die Kostenverteilung zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Wegebaupflichtigen — es handelt sich um bauliche Veränderungen, die bei einer Kreuzung der Reichsbahn mit anderen öffentlichen Verkehrswegen aus irgend welchen Gründen, z. B. infolge Vermehrung des Verkehrs vorgenommen werden müssen — liegt, soweit die Entscheidung nicht in einem Verwaltungsstreitverfahren ergeht, ebenfalls die endgültige Entscheidung bei dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsminister[60]).

Das Gleiche ist der Fall beim Erwerb anderer Unternehmungen oder bei der Beteiligung an anderen Unternehmungen[61]). Durch diese Maßnahme soll verhütet werden, „daß die ohnehin starke Machtstellung der Gesellschaft gegen den Willen des Reichs auf an sich dem Eisenbahnverkehr fremde Gebiete übergreift“[62]).

Während der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft das Recht zusteht, mit ausländischen Eisenbahnverwaltungen — auch Staatsbahnen und deren Behörden — ohne Mitwirkung des Reichs rein eisenbahnfachliche Verhandlungen zu führen, ist für Verhandlungen mit ausländischen Regierungen die Genehmigung des Reichs Voraussetzung; die hier getroffenen Vereinbarungen müssen durch die Reichsregierung ihre Bestätigung erfahren[63]).

G. Die öffentlich-rechtliche Sonderstellung der Gesellschaft.

Die der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in vieler Hinsicht eingeräumte Sonderstellung im Staats- und Verwaltungsorganismus des Reichs und der Länder beruht auf der Erwägung, daß die Gesellschaft als Unternehmen von öffentlichem Nutzen, das die

[59]) S. diese II zu § 38.
[60]) Reichsbahngesetz § 39.
[61]) Reichsbahngesetz § 31, Ziffer 3.
[62]) Begründung zum Reichsbahngesetz II zu § 31.
[63]) Reichsbahngesetz § 36.

Aufgaben der früheren deutschen Bahnen verfolgt und als hauptsächlichste Reparationsquelle jeder nur irgend wie möglichen staatlichen Unterstützung bedarf.

So nimmt die Reichsbahn-Gesellschaft zunächst in steuerlicher Hinsicht eine Sonderstellung ein. Das Reichsbahngesetz gibt ihr im § 14 ein weitgehendes Steuerprivileg; die Gesellschaft ist „von jeder neuen direkten Steuer auf ihre Rein- oder Roheinnahmen, auf ihr bewegliches oder unbewegliches Eigentum oder auf ihr Personal und von jeder sonstigen neuen direkten Steuer des Reichs, der Länder, der Gemeinden und sonstiger öffentlicher Körperschaften befreit". Als neue Steuer wird jede Steuer angesehen, der das Unternehmen Deutsche Reichsbahn am 12. Februar 1924 nicht unterlag. Der § 14 des Reichsbahngesetzes bezweckt, wie dies auch in einer Entscheidung des Reichsbahngerichts vom 13. März 1926[64]) zum Ausdruck kommt, die Gesellschaft möglichst vor neuen Belastungen zu schützen, um ihr die Erfüllung der Reparationslasten nach Kräften zu erleichtern. Hieraus erhellt, obwohl das Gesetz die an sich wünschenswerte Klarstellung, was unter direkter und indirekter Steuer zu verstehen ist, vermissen läßt, daß das Verbot der Neubelastung möglichst weit auszulegen ist. Wenn schon nun das Steuerprivileg der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht für indirekte Steuern und öffentliche Abgaben des Reichs Geltung hat, so ist aber aus der Grundtendenz des Reichsbahngesetzes, die dahin geht, die Rechtsbeziehungen der Gesellschaft zum Reich in jeder Hinsicht klarzulegen, zu folgern, daß die im § 14 vorgesehene Möglichkeit der indirekten Besteuerung der Gesellschaft durch das Reich sich nur auf die allgemein eingeführten indirekten Steuern erstrecken kann, nicht aber zur Einführung neuer indirekter Steuern führen darf, die den Eisenbahnbetrieb der Gesellschaft besonders belasten würden.

Da der § 14 des Reichsbahngesetzes fast wörtlich dem Dawes-Plan entnommen ist, kann der öfters aufgetauchte Zweifel, ob der Begriff der Steuer hier nach innerdeutschen Rechtsbestimmungen und -unterscheidungen oder etwa im internationalen Sinne als zur Bestreitung öffentlicher Ausgaben dienende öffentliche Lasten auszulegen ist, zunächst verständlich erscheinen. Die Frage wird aber gegenstandslos bei der Erwägung, daß das allerdings auf ein internationales Abkommen zurückzuführende Reichsbahngesetz ein deutsches Gesetz ist und die Gesellschaft selbst als deutsches Unternehmen nur dem deutschen Recht unterworfen ist, wie dies die Begründung des Gesetzes besonders unterstreicht[65]). Der aus dem Dawes-Plan übernommene Wortlaut des § 14 ist also lediglich Bestandteil eines deutschen Gesetzes geworden; jeder

---

[64]) Ztg. V. D. E. V. 1926, S. 538.
[65]) Begründung zum Reichsbahngesetz B. I, S. 19.

Interpretation nach anderen wie rein deutschen Gesichtspunkten ist damit jeder Boden entzogen.

Im Zusammenhang mit der Steuerfrage ist die im § 15 des Reichsbahngesetzes verankerte Beförderungssteuer einer kurzen Betrachtung zu unterziehen. Selbst nicht verantwortlich für das Aufkommen dieser Steuer in der vorgesehenen Höhe, ist hier die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft lediglich Beauftragte des Reichs. Sie erhebt, solange ihr das Betriebsrecht zusteht, die Beförderungssteuer, die vom Standpunkt der Finanzverwaltung gesehen eine „ideale Steuer" ist, von den Benützern der Bahn gleichzeitig mit den im Personen-, Gepäck- und Frachtverkehr zu zahlenden Beträgen nach den in Geltung befindlichen Tarifen. Die Ueberweisung der Steuer geschieht in der im Gesetz vorgesehenen Höhe an den Reparationsagenten; eventuelle Ueberschüsse fließen in die Kasse des Reichs, wenn dieses nicht die Gesellschaft ermächtigt, die abzuführenden Beträge für bestimmte Zwecke der Gesellschaft, die im Interesse des Reichs liegen, zu verwenden. Die Verpflichtungen der Gesellschaft werden durch ein Zurückbleiben der Beförderungssteuer hinter dem vorgesehenen Betrage nicht berührt; die Ausnahmebefugnisse des ausländischen Eisenbahnkommissars finden daher in diesem Falle keine Anwendung.

Während die Beförderungssteuer in den Büchern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, da sie nur ein durchlaufender Posten ist, nicht erscheint, fallen auf Grund des Reichsgesetzes vom 8. April 1917, das durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 nicht aufgehoben wird, die Kosten für ihre Beibringung der Gesellschaft zur Last.

Wie wir bereits in einem früheren Abschnitt allerdings unter einem anderen Gesichtspunkt erwähnten, hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach § 38, Abs. 1 des Reichsbahngesetzes „zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht". Es tritt in die Erscheinung in Fällen, wo die Gesellschaft zur Erweiterung ihrer Anlagen und zum Bau neuer Bahnen zum Erwerb von nicht käuflichem Grundbesitz schreiten muß. Wennschon, wie früher ausgeführt, hierbei dem Reich gewisse Hoheitsrechte verblieben sind, sind Reich und Reichsbehörden bei den Enteignungen selbst veranlassend nicht beteiligt. Der zuvor genannte Gesetzesparagraph setzt vielmehr die Gesellschaft in die gleichen Rechte ein, die früher die Reichseisenbahnverwaltung ausübte. Auch ist die Tatsache, daß die nach dem Preußischen Gesetz vom 24. September 1923[66]) fälligen Gebühren von der Gesellschaft und nicht vom Reich zu zahlen sind, weiterhin eine Unterlage dafür, daß das Enteignungsprivileg von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im eigenen Namen ausgeübt wird.

Neben das der Gesellschaft übertragene Enteignungsrecht tritt noch der Schutz, den ihr § 38, Abs. 3 gegen Enteignungen

[66]) Gesetzessammlung S. 455.

durch Dritte gewährt. Sarter-Kittel fassen diesen Schutz in die Worte: „Die Reichsbahn ist als öffentliche Verkehrsanstalt des Reichs durch Enteignungen nicht antastbar“[67]).

Die Sonderstellung, die der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch Gesetz gegeben worden ist, ist auch auf finanziellem Gebiete durchgeführt und zwar insofern, als der frühere staatsrechtliche Grundsatz auf mehr oder weniger kostenlose Benützung der Eisenbahnen seitens der Post-, Zoll- und Militärverwaltungen in Fortfall gekommen ist. Nach § 13 des Reichsbahngesetzes sind alle Leistungen der Gesellschaft für andere Verwaltungen, sowie Leistungen dieser für die Reichsbahngesellschaft gegenseitig abzugelten, und zwar nicht mehr nach dem Selbstkostenprinzip, sondern vielmehr nach im geschäftlichen Verkehr üblichen angemessenen Sätzen. Nur für Militärtransporte bleiben die bisherigen Vergünstigungen bestehen.

Der öffentlich-rechtlichen Sonderstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist ferner Rechnung getragen durch die Bestimmung im § 17 des Reichsbahngesetzes, daß ihre Stellen die gleichen öffentlich-rechtlichen Befugnisse genießen, wie sie den Stellen des „Unternehmens Deutsche Reichsbahn“ zukamen.

Diese öffentlich-rechtlichen Befugnisse, die von dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übergegangen sind, umfassen z. B. das Recht auf Auskunftserteilung durch Behörden und das Recht auf Vornahme der verschiedensten Amtshandlungen. Dem Recht der Reichsbahn auf Einsichtnahme in das Grundbuch und auf Mitteilungen aus dem Strafregister wie aus andern Akten der Behörden steht gegenüber die Pflicht der Gesellschaft, ihrerseits im Rahmen ihrer öffentlichen Betätigung allen Behörden durch Zurverfügungstellung ihrer Akten jede Unterstützung zuteil werden zu lassen[68]). Zu den Amtshandlungen, die die Reichsbahngesellschaft an Stelle anderer Behörden des Reichs oder der Länder auszuführen hat, gehören die Ausübung der Bahnpolizei, die für die Reichsbahnbeamten in Ausübung ihres Dienstes das Recht des Waffentragens in sich schließt, alsdann die Durchführung der Dampfkesselaufsicht, wie sie auf Grund des § 12 des Staatsvertrages von 1920 auf die Reichsbahnbehörden unter Ausschluß jeder Mitwirkung der Gewerbeinspektionen und sonstiger Stellen übergegangen war, und weiterhin die Ausübung der Baupolizei für ihre Bauten. Als Amtshandlungen wiederum der Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind zu werten:

1. alle von Reichsbahnbeamten auf Grund der Zollverordnung wahrgenommenen zolldienstlichen Handlungen, wie „Anlegen

---

[67]) Sarter-Kittel, 2. Aufl., S. 208.

[68]) Vergl. Gutachten des Reichsfinanzhofs vom 9. Juli 1926 (Arch. 1926, S. 788), das aus den §§ 191 und 192 der Reichsabgabenordnung vom 13. Dezember 1919 die Beistandspflicht auch für die Reichsbahnstellen folgert.

und Abnehmen des Raumverschlusses, Wahrnehmung des Zollinteresses und Bescheinigung des Wiederaustritts aus dem Zollgebiet",

2. die Entwertung von Stempelmarken auf Urkunden durch Reichsbahnbeamte,
3. die Tätigkeit der Landmesser der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wenn sie mit Wirkung des öffentlichen Glaubens tätig werden,
4. die Vornahme öffentlicher Beglaubigungen und Beurkundungen durch Reichsbahnbeamte.

Die Verwaltung der Eisenbahnen bleibt in gewisser Beziehung nach wie vor ein Teil des allgemeinen Verwaltungsorganismus, auch wenn sie durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erfolgt. Auch hier sehen wir wieder, daß das Gesetz bewußt — es heißt nämlich in der Begründung II zu § 17: „Es empfiehlt sich nicht, Einrichtungen aufzugeben, die auch der neuen Verwaltung in ihrer veränderten Gestalt nur Vorteil bringen können" — hinter den Zielen der ausländischen Eisenbahnexperten, die im Dawes-Plan die öffentlich-rechtliche Stellung der Reichsbahn möglichst ausgeschaltet, die kaufmännische Seite dagegen erheblich stärker betont wissen wollten, zurückgeblieben ist.

Hier dürfte ein Vergleich zwischen der Reichspost und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gezogen werden können. Während die Reichspost lediglich ein Sondervermögen des Reichs darstellt, das auf Grund des Reichspostfinanzgesetzes vom 18. März 1924[69]) mit gesetzlich geregelter Selbständigkeit verwaltet wird, selbst aber keine eigene juristische Persönlichkeit neben dem Reich besitzt, erhielt das Unternehmen Deutsche Reichsbahn durch die Notverordnung vom 12. Februar 1924, § 1, Abs. 1 den Charakter einer juristischen Person des öffentlichen Rechts. Dieser ging ohne weiteres, da die Fortbildung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist, auf diese über. Dies galt als so selbstverständlich bei der Schaffung des Reichsbahngesetzes, „daß das Gesetz von der juristischen Person der Gesellschaft gar nicht mehr ausdrücklich spricht, sondern nur ganz beiläufig im § 16, Abs. 2 den § 210 H. G. B. als für die Reichsbahn-Gesellschaft sinngemäß geltend mit aufführt"[70]).

Als besonders bedeutungsvoll ist neben den eben erwähnten, nach § 17 des Reichsbahngesetzes auf die jetzigen Reichsbahnstellen übergegangenen öffentlich-rechtlichen Befugnissen die Sonderstellung zu bezeichnen, die der Gesellschaft dadurch eingeräumt ist, daß sie einmal Beamte beschäftigen kann, die den Reichsbeamten in vielen Punkten gleichstehen, und alsdann für sich und ihre Bediensteten wiederum die Sonderstellung in Anspruch nehmen darf, „die für die Verwaltungen des Reichs und deren

[69]) Reichsgesetzblatt 1924, I, S. 287.
[70]) Sarter-Kittel, 2. Aufl., S. 31.

Bedienstete auf dem Gebiet des Versicherungs-, Wirtschafts-, Arbeits-, Fürsorge- und Wohnungsrechts jeweils besteht"[71]).

Die Unfallversicherung nimmt die Gesellschaft selbst wahr; besondere Eisenbahnbetriebs-Krankenkassen vermitteln die Krankenversicherung; die Invaliden- und Hinterbliebenen-Versicherung geschieht durch Sonderanstalten. Die nach § 1360 der Reichsversicherungsordnung bereits bestehenden Einrichtungen der früheren Reichsbahnverwaltung sind als Sonderanstalten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausdrücklich zugelassen worden. Für die einzelnen Versicherungen selbst sind grundlegend die reichsgesetzlichen Vorschriften, die Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911 und das Versicherungsgesetz für Angestellte vom 20. Dezember 1911 nebst Nachträgen. In der Sozialversicherung steht die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit den Verwaltungen und Betrieben des Reichs und der Länder auf einer Stufe[72]).

Auf dem Gebiet des Wirtschaftsrechts führen die Sonderbestimmungen für die Verwaltungen des Reichs, also auch für die Reichsbahngesellschaft dazu, daß diese den Bestimmungen über die Mitgliedschaft in Handelskammern auf Grund des § 3 des Preußischen Handelskammergesetzes vom 19. August 1897 wie auch der Verordnung über die Stillegung von Betrieben vom 8. November 1920 nicht unterworfen und von gewissen Vorschriften des Pachtschutzes zufolge § 4 der Pachtschutzordnung vom 9. Juni 1920[73]) befreit ist.

Auf dem Gebiet des Arbeitsrechts ergeben sich Sonderrechte auf Grund des § 16, Abs. 5 des Reichsbahngesetzes, der die Anwendung der Vorschriften der Gewerbeordnung auf den Betrieb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausschließt und somit vor allem auch die Zuständigkeit der Gewerbeaufsicht im Betrieb der Reichsbahnen verneint. Im gleichen Zusammenhang ist das Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920[74]) zu nennen, dessen §§ 13 und 61 zu der Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 15. Dezember 1924[75]) geführt haben, und die Arbeitszeitverordnung vom 21. Dezember 1923[76]), deren § 13 die ausdrückliche Bestimmung enthält, „daß die für Beamte gültigen Dienstvorschriften über die Arbeitszeit auf die übrigen Arbeitnehmer der genannten Betriebe und Verwaltungen übertragen werden können, auch soweit laufende Verträge dem entgegenstehen".

§ 4 des Gesetzes über die Beschäftigung Schwerbeschädigter vom 6. April 1920[77]) schafft der Reichsbahngesellschaft eine

---

[71]) Reichsbahngesetz § 16, Abs. 4.
[72]) Vergl. Reichsbahn-Personalgesetz §§ 10 und 11.
[73]) Reichsgesetzblatt 1920, S. 1193.
[74]) Reichsgesetzblatt 1920, S. 147.
[75]) Reichsverkehrsblatt 1924, S. 229.
[76]) Reichsgesetzblatt 1923, S. 1249.
[77]) Reichsgesetzblatt 1920, S. 458.

Sonderstellung auf dem Gebiete des Fürsorgerechts, wie § 16 des Reichsmietengesetzes vom 22. März 1922[78]) und § 7 des Wohnungsmangelgesetzes vom 26. Juli 1923[79]) usw. in Verbindung mit Reichsbahngesetz § 16, Abs. 4 auf dem Gebiet des Wohnungsrechts.

Während das Verordnungsrecht auf allen diesen Gebieten Dritten gegenüber einzig und allein dem zuständigen Fachminister, hier also dem Reichsverkehrsminister zusteht, ist für die Reichsbahn „die oberste Reichsbehörde" der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Wenn § 16, Abs. 4 des Reichsbahngesetzes, wie zuvor schon erwähnt, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Gebiet des Versicherungs-, Wirtschafts-, Arbeits-, Fürsorge- und Wohnungsrechts die Sonderstellung der Betriebsverwaltungen des Reichs sichert, dagegen das Beamtenrecht nicht erwähnt, so hat dies seine Folgerichtigkeit. Der Reichsbahnbeamte hat sein eignes Recht, wodurch die Stellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft selbst in öffentlich-rechtlicher Beziehung auch wieder eine besondere Note erhält.

Die Begründung zum Reichsbahngesetz sagt[80]): „Reichsbeamte können die zur neuen Gesellschaft übergehenden Beamten nicht bleiben, da ihr Dienstherr nicht mehr das Reich, sondern die Gesellschaft ist." Der Gedanke, die bisherigen Reichsbeamten zu Angestellten der Gesellschaft zu machen, wurde verworfen, weil man die „wohlerworbenen Rechte" der Beamten in größtmöglichem Umfange bestehen lassen und „das Berufsbeamtentum mit seinen Vorzügen für eine geordnete und leistungsfähige Geschäftsführung" dem neuen Unternehmen erhalten wollte. So kam es zur Schaffung eines neuen Beamtentyps, des Reichsbahnbeamten, dessen Rechte und Pflichten in dem Reichsbahngesetz mit Nebengesetzen in engster Anlehnung an das Reichsbeamtengesetz festgelegt sind und im einzelnen in der von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft selbst zu erlassenden Personalordnung ihre Regelung gefunden haben.

Die Hauptpflichten der Reichsbahnbeamten laufen nach Reichsbahngesetz § 23, Abs. 1 und Reichsbahnpersonalgesetz § 3, Abs. 1 darauf hinaus, das öffentliche Interesse und das Interesse der Gesellschaft zu wahren, die Dienstgeschäfte unter Innehaltung der Reichsverfassung und der Gesetze gewissenhaft zu erfüllen und durch ihr Verhalten in und außer Dienst der Achtung, die ihr Beruf erfordert, sich würdig zu erweisen. Im § 8 der Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Teil I, werden diese Hauptpflichten wiederholt. Die Begründung zum Reichs-

---

[78]) Reichsgesetzblatt 1922, S. 273.
[79]) Reichsgesetzblatt 1923, I, S. 755.
[80]) Begründung zum Reichsbahngesetz, I, 2. F., Abs. 2.

bahngesetz[81]) nennt die Reichsbahnbeamten Beamte im Sinne der Reichsverfassung, und die Begründung zum § 1 des Reichsbahnpersonalgesetzes zieht hieraus wieder die Schlußfolgerung, daß der Reichsbahnbeamte auch Beamter auf allen Gebieten des öffentlichen Rechts, z. B. des Strafgesetzbuches ist. Diese öffentlich-rechtliche Stellung der Reichsbahnbeamten wird auch noch dadurch unterstrichen, daß das Reichsbahnpersonalgesetz festsetzt, daß die Bestimmungen des Dienststrafrechts der Reichsbeamten und die Bestimmungen des Reichsbeamtengesetzes über die Feststellung und Einbringung von Fehlbeträgen, wie über die Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche aus dem Beamtenverhältnis für die Reichsbahnbeamten sinngemäß Anwendung zu finden haben.

Hierdurch wie auch durch die Bestimmung, daß die Reichsbahnbeamten auf Lebenszeit angestellt werden, feste Dienstbezüge erhalten und Anspruch auf Versorgung genießen, ist ihre rechtliche Stellung so ausgestaltet worden, daß sie der Regelung des Rechts der Reichsbeamten entspricht. Die Reichsbahnbeamten sind daher wie die Reichsbeamten Diener der Allgemeinheit und können nicht als private Beamte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angesehen werden. Sie befinden sich ungefähr in der gleichen rechtlichen Stellung wie Beamte von Gemeinden und Kommunalverbänden, deren Dienstherr nicht das Reich, sondern eine Körperschaft oder Anstalt des öffentlichen Rechts ist, die ihrerseits wieder organisch in die Verfassung des Staates eingegliedert ist und somit Staatsaufgaben zu erfüllen hat. Die Reichsbahnbeamten sind daher, wenn auch nicht im unmittelbaren Dienste des Reichs stehend, als „mittelbare Reichsbeamte" und somit in jeder Beziehung als „Reichsbeamte" anzusehen.

Die hierüber anfänglich in Schrifttum und Rechtsprechung verschiedentlich auftauchenden Zweifel haben mehrfach Anlaß zu oberstrichterlichen Entscheidungen gegeben; als besonders kennzeichnend sei hier das Urteil des Reichsgerichts vom 19. März 1926 1 D. 532/25 VII 891 erwähnt, das in seiner Begründung die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft „mittelbare Reichsbehörden" nennt, das Dienstverhältnis der Reichsbahnbeamten als ein öffentlich-rechtliches Dienstgewaltverhältnis bezeichnet und die Reichsbahnbeamten selbst als mittelbare Reichsbeamte im staatsrechtlichen Sinne und somit hinsichtlich aller ihrer dienstlichen Verrichtungen als Beamte im Sinne des § 359 des Strafgesetzbuches anspricht.

Wenn wir nunmehr zum Schluß einen Rückblick auf die gesamten vorstehenden Ausführungen tun, fällt uns auf, daß bei allen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft betreffenden gesetzlichen Bestimmungen immer zwei Momente die den Ausschlag gebenden gewesen sind: einmal der Zwang, den das im Londoner

---

[81]) Begründung zum Reichsbahngesetz, I, 2. F., Abs. 3.

Protokoll angenommene Dawes-Gutachten auf die Gestaltung der Gesetze ausübte, sodann die von den beiden deutschen Experten immer wieder in den Vordergrund geschobene Forderung, dem Reich selbst, soweit dies irgend angängig, größtmöglichen Einfluß auf seine Eisenbahnen zu sichern.

Daß das erstere Moment, unterstützt durch das „Recht des Stärkeren", den Ausschlag gegeben, führt zu der Betrachtung, daß das Reich, das rein rechtlich die Verhältnisse der Reichsbahngesellschaft jederzeit kraft Gesetzes abändern kann, in Wirklichkeit durch die außenpolitischen Bindungen zu einem Verzicht auf dieses Recht gezwungen worden ist. Und weiter kommen wir zu der Folgerung, daß diese Tatsache, die wir als sehr erheblichen Eingriff in die Souveränität des Reichs bezeichnen müssen, gleichbedeutend damit ist, daß das Eisenbahngesetzgebungsrecht des Deutschen Reichs bis auf weiteres mit dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 sein Ende gefunden hat.

LEBENSLAUF

Am 5. 8. 1878 in Königsberg i. Pr. geboren, wurde ich nach bestandenem Abiturientenexamen Offizier.

1913 Hauptmann geworden — bis dahin in der Adjutantur verwandt und zur Kriegsakademie kommandiert —, fand ich im Weltkriege Verwendung als Kompagnieführer und Bataillonskommandeur, wie als Adjutant bei höheren Stäben.

Ab Herbst 1913 benutzte ich einen einjährigen Urlaub, um mich kaufmännisch zu betätigen — als Volontär bei der „Julius Berger Tiefbau A. G." in Berlin. Dieser Umstand erleichterte mir später nach erhaltenem Abschied den Uebertritt ins Wirtschaftsleben. Hier war ich zunächst als kaufmännischer Leiter der „Centralwerkstatt Dessau" der „Deutschen Continental-Gasgesellschaft" tätig, ging dann als Prokurist in die Generaldirektion der „Julius Berger Tiefbau A. G." nach Berlin zurück, machte mich bald darauf selbständig — Straßenbahnbau — und wurde 1922 Vorstandsmitglied einer aus diesem Unternehmen entstandenen Aktiengesellschaft. Ende 1923 trat ich in den Vorstand der „Hoffmann & Friedländer Bank A. G." in Berlin ein und übernahm 1926 die Leitung der Filiale der „Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A. G." in Breslau.

In den Wintersemestern 1901 bis 1907 hospitierte ich bei der Universität Straßburg i. Els., 1925 bis 1926 war ich in Berlin, alsdann in Breslau immatrikuliert. Am 1. 8. 1929 bestand ich die mündliche Doktorprüfung.